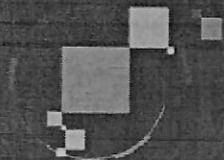


9/10

**Etude sur l'utilisation du mécanisme d'Aide  
Basée sur les Résultats  
(Output Based Aid – OBA )  
dans le secteur du transport urbain**

Présentation au CETUD - Dakar

25/04/2016



# Structure et organisation de la présentation

La présentation suit le plan détaillé du modèle de note de concept de GPOBA.

## 1. Introduction:

- Contexte sectoriel et institutionnel
- Opérations de la Banque Mondiale à Dakar
- Objectif de Développement du Projet - Project Development Objective (PDO)

## 2. Présentation des concepts OBA identifiés à Dakar

## 3. Analyse et priorisation des différents concepts OBA proposés

# Table des matières du modèle de note de concept de GPOBA (1/2)

## 1. Introduction et contexte

- A. Contexte national
- B. Contexte sectoriel et institutionnel
- C. Relation avec le « Country Partnership Framework » de la Banque Mondiale

## 2. Objectif de Développement du Projet - Project Development Objective (PDO)

- A. PDO
- B. Résultats clés

# Table des matières du modèle de note de concept de GPOBA (2/2)

## 3. Contexte du projet

### A. Concept

#### 1. Description

Composantes du projet

Justification pour une intervention de GPOBA

Résultats ("Outputs")

Agent Indépendant de Vérification ("Independent Verification Agent" – IVA)

Ciblage

Innovation

Soutenabilité

Potentiel d'extension

#### 2. Structure du financement et niveaux de subvention

Coût unitaire par subvention

Capacité à payer (« Affordability »)

Programme de paiement et de décaissement de la subvention

Préfinancement

#### 3. Principaux risques et explications

### B. Analyse économique

### C. Evaluation de l'Agence de mise en œuvre

# 1. Introduction

## A. Contexte sectoriel et institutionnel (1/5)

- Dakar compte plus de 3,5 millions d'habitants au sein de son aire métropolitaine
- Ces habitants effectuent 7,2 millions de déplacements par jour de semaine
- Le transport collectif de passagers à Dakar se compose de modes régulés:
  - Les minibus de l'AFTU (Agence de Financement des Transports Urbains) (35% des déplacements en transports collectifs en semaine)
  - Les bus DDD (Dakar Dem Dikk) (6%)
  - Le PTB (Petit Train de Banlieue) (1%), peut-être remplacé par un TER à moyen terme
- Ainsi que de modes de transports semi et non-régulés:
  - Les "Ndiaga Ndiaye" et les "cars rapides" (4% et 20%)
  - Les taxis urbains ("taxi-compteurs" jaunes et noirs), les "taxis de banlieue" et les "taxis clandos" (23% ensemble)
- Un système de BRT (deux lignes) est envisagé à moyen terme

# 1. Introduction

## A. Contexte sectoriel et institutionnel (2/5)

- 26,2% des habitants de Dakar vivent sous le seuil de pauvreté
- Seulement 16% des habitants des bidonvilles de Dakar utilisaient le transport collectif pour leurs déplacements en 2010, la marche à pied étant de très loin le mode privilégié
- Pour autant, les quintiles les moins fortunés dépensent en transport une part de leurs revenus beaucoup plus significative que les quintiles plus riches (17% pour le premier quintile, qui est intégralement sous la ligne de pauvreté, contre 11% en moyenne).

	Quintile de revenu des ménages par tête					
	1	2	3	4	5	Total
Revenu moyen mensuel (FCFA)	18 958	40 358	55 458	69 269	165 562	70 173
Dépenses moyennes mensuelles de transport (FCFA)	3 254	5 771	7 215	9 095	15 788	7 984
Ratio entre les dépenses de transport et le revenu	17%	14%	13%	13%	10%	11%

# 1. Introduction

## A. Contexte sectoriel et institutionnel (3/5)

- La capacité à payer pour le transport des personnes économiquement vulnérables est faible à Dakar: 60 déplacements mensuels (soit 1 aller-retour/jour) représentent 55%, soit plus de la moitié, des dépenses mensuelles moyennes du quintile le plus pauvre (tous postes de dépense confondus).
- Actuellement, les personnes appartenant au quintile le plus pauvre n'effectuent que 19 déplacements mensuels, ce qui représente plus de 15% de leurs dépenses totales mensuelles.

	Coût de 60 déplacements en % des dépenses mensuelles moyennes :		Nombre de déplacements qui peuvent être payés par le quintile le plus pauvre :	
	Quintile le plus pauvre	Population moyenne	15% des dépenses totales	Dépenses de transport actuelles
Dakar	55%	15%	16	19
Thimphu	90%	19%	10	13
Addis Ababa	53%	19%	17	7
Mexico City	19%	3%	48	Na

# 1. Introduction

## A. Contexte sectoriel et institutionnel (4/5)

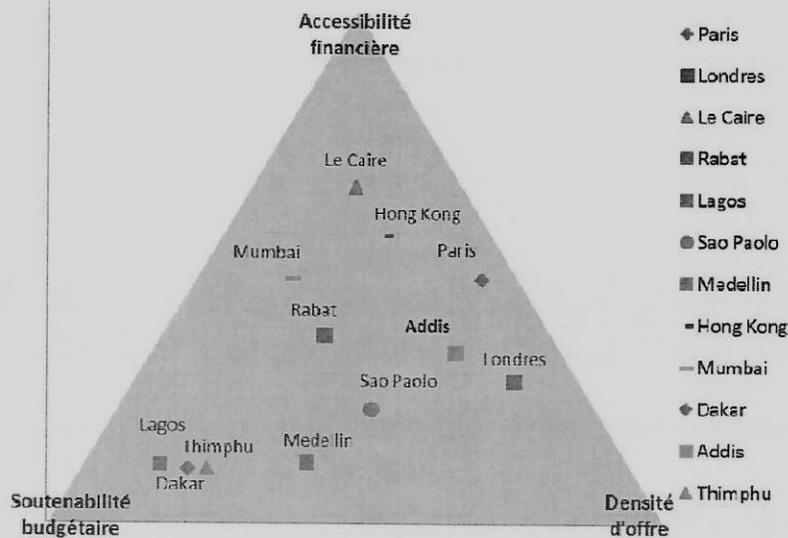
- L'autorité organisatrice des transports urbains à Dakar est le CETUD (Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar). Créé en 1997, il s'avère être:
  - Un interlocuteur solide vis-à-vis du PTB et de DDD, dont il est l'autorité contractante
  - Un leader dans le domaine de la formalisation du transport collectif, avec notamment le succès du programme de l'AFTU de renouvellement et contractualisation de minibus
  - Une entité qui, néanmoins, souffre de manques de moyens, notamment financiers
  
- La lettre de politique des déplacements urbains à Dakar (LPDU) 2015 – 2020 inclut notamment les orientations stratégiques suivantes:
  - Une planification urbaine privilégiant les transports publics
  - La reconnaissance de l'importance de la marche à pied et de la bicyclette
  - La poursuite de la modernisation du secteur artisanal [des transports]
  - Le rapprochement de DDD et du PTB : vers un réseau métropolitain de transport public
  - Le développement des pôles d'échanges
  - L'élaboration d'une politique de tarification soutenable
  - La rationalisation de l'exploitation de la voirie
  - Le développement du réseau de voirie et des plans de circulation et de stationnement
  - Le renforcement du CETUD en tant qu'AOTU

# 1. Introduction

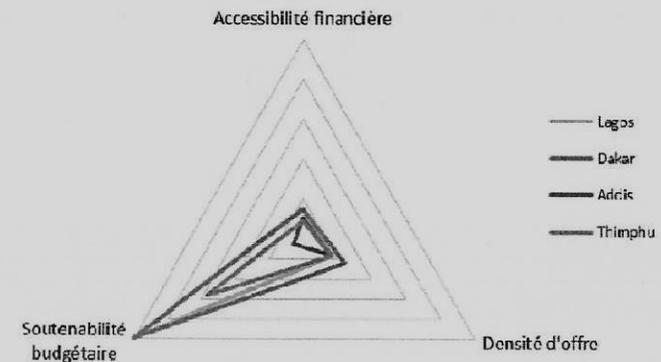
## A. Contexte sectoriel et institutionnel (5/5)

- Les graphiques ci-dessous illustrent le positionnement des politiques de transport urbain de la ville de Dakar vis-à-vis d'autres villes en termes d'accessibilité financière, de soutenabilité budgétaire, et de densité d'offre.
- Il apparaît que les politiques de transport urbain à Dakar, comme celles de Thimphu au Bhoutan ou de Lagos au Nigéria, tendent à favoriser la soutenabilité budgétaire du système plutôt que son accessibilité financière ou sa densité d'offre.

Caractérisation des politiques de transport collectif



Caractérisation des politiques de transport régulé



# 1. Introduction

## B. Opérations de la Banque Mondiale à Dakar (1/3)

- Depuis 2005, la Banque mondiale a appuyé un programme, géré par le CETUD, de renouvellement et de contractualisation de la flotte de minibus, dans le cadre du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU).
- Ce programme de renouvellement et de contractualisation est organisé sous un régime de crédit-bail (leasing): d'anciens minibus de type "Ndiaga Ndiaye" sont mis au rebut et remplacés par de nouveaux véhicules (les minibus de l'AFTU, Agence de Financement des Transports Urbains) sur la base d'une contribution personnelle des opérateurs qui doivent fournir une somme d'argent correspondant à 25% du prix du véhicule.
- Les opérateurs ont été regroupés au sein de groupes d'intérêts économiques collectivement responsables du remboursement du prêt. Des structures financières spécialisées ont été créées pour cette occasion: AFTU (Agence de Financement des Transports Urbains); FGM (Fonds de Garantie Mutuelle); Mec-Trans (Mutuelle d'Epargne et de Crédit des Transporteurs de la Région de Dakar, une organisation de micro-crédit d'opérateurs de transport).
- Une convention de concession a été accordée à des groupes d'intérêts économiques sur un certain nombre de routes définies par le CETUD. Le système de paiement à bord en espèces aux contrôleurs a finalement été remplacé par un système de billets payés par les utilisateurs, et le système de rémunération des chauffeurs et des contrôleurs a été remplacé par un système de salaires (au lieu du système de rémunération basé directement sur les recettes tarifaires).

# 1. Introduction

## B. Opérations de la Banque Mondiale à Dakar (2/3)

- Le Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine (PATMUR) financé par la Banque Mondiale depuis 2012 fait suite au PAMU; il appuie le développement des transports publics dans l'agglomération dakaroise, incluant les activités suivantes:
  - Activités pour le développement du BRT et notamment l'organisation de lignes de rabattement de minibus vers celui-ci;
  - Extension du programme de renouvellement et de contractualisation des minibus;
  - Assistance technique auprès du CETUD,
  - Réhabilitation de routes en particulier dans des quartiers pauvres en bordure de la ville, etc.
- Le PATMUR s'applique plus généralement:
  - à la définition du réseau structurant au regard de l'évolution urbaine, des zones à forte croissance de la demande de transports et des rapports offre-demande sur les axes d'ores et déjà desservis ;
  - à l'organisation des dessertes en un réseau hiérarchisé articulant, au niveau des points d'échanges, les dessertes structurantes (modes ferroviaires, modes autobus, autres) et les dessertes sectorielles (mode minibus) ;
  - au renforcement des interfaces entre transports urbains et voiries urbaines : plans de circulation, mobiliers urbains, positionnement et structure des terminus et points d'arrêt, entretien des axes empruntés par les transports collectifs.
- Le PATMUR fournit un excellent point d'ancrage pour la mise EN œuvre d'un projet OBA dans le secteur du transport urbain.

# 1. Introduction

## B. Opérations de la Banque Mondiale à Dakar (3/3)

- Depuis 2014, la Banque Mondiale soutient également un programme de filet social (« *Social Safety Net Project* ») au Sénégal, visant à opérer des transferts d'argent (« Bourse familiale ») aux ménages les plus pauvres.
- La Banque Mondiale soutient notamment la constitution d'un registre unique des ménages vulnérables, l'élaboration d'un mécanisme de ciblage et le développement d'un système d'information capable de gérer la mise en œuvre de ce programme.
- Une intervention de GPOBA pourrait s'appuyer sur ce mécanisme de ciblage des ménages les plus pauvres pour imaginer un projet visant à réduire le coût du transport pour les foyers identifiés.

# 1. Introduction

## C. Objectif de Développement du Projet - Project Development Objective (PDO)

- L'Objectif de Développement proposé pour le Projet (Project Development Objective – PDO) est d'améliorer la mobilité des pauvres au sein de l'agglomération dakaroise
- Plusieurs concepts d'OBA peuvent être imaginés pour apporter des réponses adéquates à cet objectif. Les concepts OBA proposés sont présentés dans la section suivante

## 2. Concepts OBA proposés

### A. Composantes du Projet (1/6)

Concept de projet pour Dakar	Utilisation du fonds OBA
Concept 1: Déploiement d'un programme de contractualisation de taxis collectifs de banlieue, sur la base des enseignements de la phase pilote	Alimentation initiale d'un fonds revolving finançant l'investissement des véhicules mis en leasing auprès des opérateurs
Concept 2: Création de nouvelles lignes AFTU (horizon 2018), accompagnée d'évolutions du programme	Accroissement du fonds revolving de l'AFTU
	Financement ou co-financement de la prime à la casse (non renouvelée ou réduite) pour étendre la contractualisation jusqu'à couvrir l'ensemble du parc
	Couverture de la montée en charge par une subvention d'exploitation dégressive sur des lignes jugées non rentables par les opérateurs alors qu'elles pourraient l'être
	Incitations à l'amélioration de la maintenance des véhicules contre la mise en place d'une limite d'âge, réserves mutualisées de maintenance, etc.
Concept 3: Promouvoir l'intermodalité en accompagnement de la mise en place d'axes structurants	Garantie de revenu jusqu'à stabilisation des recettes/compléments tarifaires incitatifs pendant une période limitée dans le temps pour les opérateurs
	Financement de la définition de normes communes pour les systèmes de billettique et éventuellement incitation financière à l'équipement avec ce système
	Aide à l'investissement dans l'aménagement des pôles d'échanges et dans l'information aux voyageurs
Concept 4: Appui aux familles recevant la Bourse familiale	Compensation tarifaire aux opérateurs/carnets de tickets prépayés aux familles
Concept 5: Mise en place de services spéciaux visant des catégories défavorisées spécifiques	Services, horaires et véhicules pour les femmes à petite activité commerciale (revendeuses de poissons et légumes)
	Services et horaires adaptés pour les derniers km à partir de la gare des baux maraîchers

## 2. Concepts OBA proposés

### A. Composantes du projet (2/6)

#### Concept 1: Déploiement d'un programme de contractualisation de taxis collectifs de banlieue, sur la base des enseignements de la phase pilote

- Ce concept vise à appliquer le modèle du projet de contractualisation des minibus AFTU aux taxis collectifs de banlieue (« taxis clandos »). Un pilote du programme de contractualisation de taxis collectifs de banlieue existe déjà et semble avoir un grand succès auprès des usagers.
- Il permettrait une desserte à l'intérieur de quartiers pauvres situés en bordure de la ville et généralement non accessibles en transports collectifs (notamment pour cause de voirie inadaptée).
- Le bénéfice pour les habitants de ces quartiers est potentiellement important dans la mesure où les distances moyennes parcourues à pied pour rejoindre le centre-ville/un moyen de transport motorisé pourraient être réduites de plusieurs kilomètres.

## 2. Concepts OBA proposés

### A. Composantes du projet (3/6)

#### Concept 2: Création de nouvelles lignes AFTU (horizon 2018), accompagnée d'évolutions du programme

- L'application de ce concept pourrait permettre d'étendre la contractualisation à l'ensemble des opérateurs disposant d'une licence à Dakar, et de promouvoir des améliorations au système et une meilleure qualité de service.
- En particulier, les évolutions pourraient inclure l'extension du programme à des lignes jugées non rentables par les opérateurs (tandis qu'elles pourraient l'être) ou des incitations à l'amélioration de la maintenance des véhicules.

## 2. Concepts OBA proposés

### A. Composantes du projet (4/6)

#### Concept 3: Promouvoir l'intermodalité en accompagnement de la mise en place d'axes structurants

- Le concept du projet consiste à accompagner la restructuration du réseau en rendant le rabattement vers les modes lourds (BRT, TER, etc.) à la fois économiquement viable pour les opérateurs et abordable pour les usagers
- Le projet suppose la définition de lignes de rabattement, ainsi que potentiellement l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, le développement et la mise en œuvre d'un système de billettique commun aux différents modes, d'éventuels tarifs de correspondance, et l'amélioration/la coordination des systèmes actuels d'information aux passagers

## 2. Concepts OBA proposés

### A. Composantes du projet (5/6)

#### Concept 4: Appui aux familles recevant la Bourse familiale

- Ce projet vise à apporter une aide directe aux ménages percevant la Bourse Familiale (programme de filet social) dans l'objectif de réduire le coût que représente le transport pour eux.
- A travers l'identification des personnes les plus économiquement et socialement vulnérables à Dakar, sur la base de l'exploitation des données du Registre National Unique, il serait possible de proposer des carnets de tickets prépayés aux individus et familles concernés, sous réserve de compensation tarifaire auprès des opérateurs de transport.

## 2. Concepts OBA proposés

### A. Composantes du projet (6/6)

#### Concept 5: Mise en place de services spéciaux visant des catégories défavorisées spécifiques

- L'objectif de ce concept de projet est de fournir un service de transport adapté à l'activité économique de populations particulièrement vulnérables, telles que les femmes à petite activité commerciale (revendeuses de poissons et légumes par exemple).
- Ce type de service pourrait être pris en charge par des taxi collectifs ou minibus répondant aux besoins spécifiques, en termes de localisation et d'horaires notamment, des populations ciblées.

## 2. Concepts OBA proposés

### B. Ciblage

Concept de projet	Mode de ciblage
Concept 1: Déploiement d'un programme de contractualisation de taxis collectifs de banlieue, sur la base des enseignements de la phase pilote	Géographique
Concept 2: Création de nouvelles lignes AFTU (horizon 2018), accompagnée d'évolutions du programme	Modal et éventuellement géographique
Concept 3: Promouvoir l'intermodalité en accompagnement de la mise en place d'axes structurants	Modal
Concept 4: Appui aux familles recevant la Bourse familiale	Individuel
Concept 5: Mise en place de services spéciaux visant des catégories défavorisées spécifiques	Géographique (et horaire)

## 2. Concepts OBA proposés

### B. Ciblage individuel

- Le mode de ciblage individuel reposera sur l'utilisation du Registre National Unique – la base de données répertoriant les ménages vulnérables – ainsi que sur les mécanismes d'identification des bénéficiaires de la Bourse familiale
- Les ménages identifiés pourront obtenir des justificatifs leur permettant d'obtenir des tarifs sociaux pour l'accès au transport urbain (exemple: distribution individuelle de tickets de bus prépayés gratuits ou à bas coût pour les individus issus de ménages vulnérables, tarifs sociaux à la montée du bus sur présentation du justificatif de la Bourse Familiale, etc.)
- Challenge: Importance d'augmenter simultanément l'offre de transport (aujourd'hui saturée), sans quoi un projet construit sur la base du mode de ciblage individuel pourrait se révéler ineffectif
- Risques: mauvaise identification des bénéficiaires ou possibilités de fraude (revente des tickets prépayés par les bénéficiaires, fausse déclaration de vente de tickets aux tarifs sociaux de la part de l'opérateur, etc.)

## 2. Concepts OBA proposés

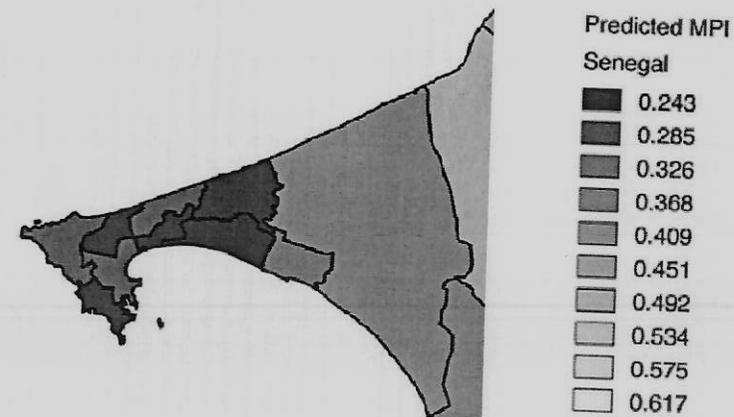
### B. Ciblage géographique

- Le ciblage géographique sera basé sur une analyse en détail de la pauvreté par zones et des besoins de transport non assurés dans lesdites zones.

Réseau AFTU:



Carte estimée de la pauvreté à Dakar:



MPI = Multidimensional Poverty Index

## 2. Concepts OBA proposés

### B. Ciblage modal

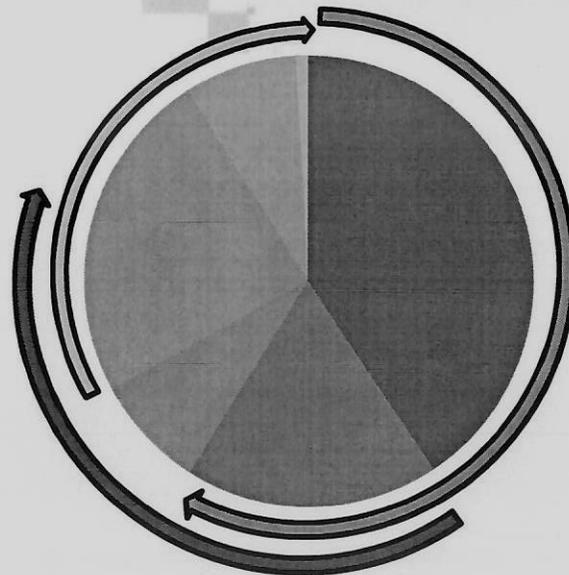
- Le principe du ciblage modal est de diriger les fonds GPOBA vers un mode de transport spécifique, sans aucune autre forme de ciblage plus étroit
- Tous les concepts de projets OBA basés sur un ciblage modal qui sont considérés pour Dakar sont des projets de soutien à l'offre de transport
- Le ciblage modal doit reposer sur une analyse documentée des barrières réduisant la mobilité des pauvres (enquête ménages – non communiquée)
- L'utilisation de cette méthode de ciblage est valable lorsque:
  - Il est démontré que le mode est principalement utilisé par les pauvres, ou
  - Le coût ou la quantité d'offre associés à ce mode ont été identifiés comme des barrières à l'accès de ce mode pour les pauvres
- De plus, un ciblage plus étroit n'est pas nécessairement le moyen le plus efficace de satisfaire les besoins de mobilité des pauvres:
  - Le coût de développement et de mise en œuvre du système de ciblage peut se révéler supérieur au coût correspondant aux ressources "mal ciblées" par le ciblage modal (erreur d'inclusion); ou
  - Les projets associés à des formes plus étroites de ciblage ne sont pas nécessairement aussi efficaces pour permettre aux pauvres d'améliorer leur mobilité (erreur d'exclusion et pertinence du projet)

## 2. Concepts OBA proposés

### C. Justifications pour une intervention de GPOBA

- Des problèmes liés à l'accessibilité financière sont les plus régulièrement cités comme motifs d'annuler un déplacement à Dakar:

#### Raisons de renoncer à un déplacement



- Pas d'argent pour les transports en commun
- Trop loin pour y aller à pied
- Attente des transports en commun trop longue
- Pas de transports en commun
- Durée de déplacement trop longue
- Voiture ou moto non disponible
- Trop d'embouteillages
- Autre
- Non-réponse



## 2. Concepts OBA proposés

### C. Justifications pour une intervention de GPOBA

- Cependant, l'étude ménages montre que, pour la plupart des modes, les problèmes identifiés proviennent majoritairement d'une insuffisance d'offre plutôt que d'un prix excessif:

% Opinion	Bon marché	Temps d'attente court	Station près du domicile	Suffisamment d'espace dans le véhicule
DDD	87%	37%	54%	51%
AFTU	61%	50%	52%	23%
PTB	82%	67%	21%	45%
Ndiaga Ndiayes	83%	72%	38%	77%
Cars rapides	87%	76%	56%	61%
Clandos	76%	77%	67%	82%

Opinion des ménages sur les différents modes de transport collectif

## 2. Concepts OBA proposés

### D. Résultats (“Outputs”)

Concepts de projet	Résultats (« outputs ») possibles / DLIs
Concept 1: Déploiement d'un programme de contractualisation de taxis collectifs de banlieue, sur la base des enseignements de la phase pilote	Nombre de véhicules donnés en leasing avec une obligation de service public à des tarifs régulés, pour desservir une zone où le taux d'épauvreté est supérieur à X.
Concept 2: Création de nouvelles lignes AFTU (horizon 2018), accompagnée d'évolutions du programme	Nombre de véhicules supplémentaires donnés en leasing sur les lignes
	Nombre de véhicules du réseau AFTU
Concept 3: Promouvoir l'intermodalité en accompagnement de la mise en place d'axes structurants	
Concept 4: Appui aux familles recevant la Bourse familiale	Nombre de passagers transportés ayant payé un tarif réduit auquel ils ont effectivement droit
	Nombre de cartes pré-payées distribuées aux bénéficiaires du programme et utilisées
Concept 5: Mise en place de services spéciaux destinés à des catégories particulièrement défavorisées	Véhicules-km disponibles pour ces services spéciaux
	Nombre de passagers transportés par ces services spéciaux

## 2. Concepts OBA proposés

### D. Résultats (“Outputs”)

Concepts de projet	Résultats (« outputs ») possibles / DLIs
Concept 1: Déploiement d'un programme de contractualisation de taxis collectifs de banlieue, sur la base des enseignements de la phase pilote	Nombre de véhicules donnés en leasing avec une obligation de service public à des tarifs régulés, pour desservir une zone où le taux de pauvreté est supérieur à X.
Concept 2: Création de nouvelles lignes AFTU (horizon 2018), accompagnée d'évolutions du programme	Nombre de véhicules supplémentaires pour les nouveaux contrats de ligne/leasing
	Nombre de nouvelles lignes ouvertes sur les paires O/D répondant à certains critères
	Mise en place de provisions pour maintenance. Améliorations de l'état des véhicules selon des critères prédéfinis
Concept 3: Promouvoir l'intermodalité en accompagnement de la mise en place d'axes structurants	Nombre de nouvelles lignes ouvertes sur les paires O/D répondant à certains critères (liaison quartiers – lignes structurantes)
	Nombre de véhicules équipés de billettique/GPS conformes au nouveau standard
	Nombre de pôles d'échanges conformes aux critères de conception
Concept 4: Appui aux familles recevant la Bourse familiale	Nombre de passagers transportés (ou passagers-km) payant le tarif réduit auquel ils ont droit
	Distribution effective et utilisation de cartes pré-payées pour les bénéficiaires du programme
Concept 5: Mise en place de services spéciaux destinés à des catégories particulièrement défavorisées	Véhicules-km disponibles pour ces services spéciaux (contrats de leasing conclus)
	Nombre de passagers transportés par ces services spéciaux

## 2. Concepts OBA proposés

### E. Agent de Vérification Indépendant (AVI)

- Les concepts OBA identifiés pour Dakar requièrent à la fois et selon les cas:
  - Une vérification des indicateurs de décaissement (résultats) par les opérateurs eux-mêmes, au travers de procédures strictes et de technologies telles que le GPS, et
  - Une vérification de l'intégrité des processus de suivi des indicateurs complété d'audits matériels aléatoires, ou
  - Une vérification physique systématique quand c'est possible.
- Le rôle de l'AVI est de vérifier la réalité et la qualité des résultats déclenchant le décaissement:
  - Fonctionnalité des installations (véhicules, systèmes d'information voyageurs, billettique, GPS et infrastructures telles que gares d'échanges intermodales)
  - Leur conformité avec la réglementation applicable sur la sécurité, l'accessibilité, la santé, etc.
- Le suivi & évaluation non lié aux décaissement pourrait inclure:
  - Un suivi de l'utilisation/la fréquentation des moyens de transport et/ou des tarifs subventionnés/coupons prépayés financés par l'aide OBA, et le niveau de satisfaction des usagers (qualité perçue, temps d'attente, etc.)
  - Les améliorations / changements apportés par le projet dans la vie quotidiennes des femmes parmi les ménages ciblés (ont-elles accru leur mobilité? Font-elles plus de déplacement motorisés? Vont-elles plus loin? etc.)

## 2. Concepts OBA proposés

### F. Innovation

- **Concept 1: Déploiement d'un programme de contractualisation de taxis collectifs de banlieue, sur la base des enseignements de la phase pilote**
  - Application aux taxis de banlieue du concept vu pour d'autres modes de contractualisation et normes de services
- **Concept 2: Création de nouvelles lignes AFTU (horizon 2018), accompagnée d'évolutions du programme**
  - Potentiel d'innovation selon les évolutions du programme sélectionnées (par exemple: incitations à la maintenance des véhicules)
  - Le programme a permis de catalyser des innovations, par le CETUD mais aussi par les opérateurs (exemple: initiatives prises pour la mise en place de systèmes de billettique).
- **Concept 3: Promouvoir l'intermodalité en accompagnement de la mise en place d'axes structurants**
  - Important potentiel d'innovation selon l'utilisation de la subvention OBA: innovation contractuelle avec les opérateurs, innovation technologique et institutionnelle pour la billettique, innovation en termes d'aménagement des transports/urbanistique en ce qui concerne les pôles d'échange multimodaux, etc.
- **Concept 4: Appui aux familles recevant la Bourse familiale**
  - Première utilisation en Afrique dans le secteur du transport urbain de la base de données constituée pour un projet de filet social, avec le système de ciblage qui lui est propre
- **Concept 5: Mise en place de services spéciaux visant des catégories défavorisées spécifiques**
  - Innovation par la mise en place de nouveaux services à Dakar, destinés à une population ciblée (notamment de femmes économiquement vulnérables, et dont les besoins sont clairement définis)

## 2. Concepts OBA proposés

### G. Soutenabilité

- **Concept 1: Déploiement d'un programme de contractualisation de taxis collectifs de banlieue, sur la base des enseignements de la phase pilote**
  - Les pilotes semblent montrer la soutenabilité financière du service qui a un grand succès auprès des usagers. Les loyers financent 100% du matériel roulant moyennant une garantie du CETUD. Une bonne structuration du fonds revolving devrait permettre la soutenabilité sans apport de l'État.
- **Concept 2: Création de nouvelles lignes AFTU (horizon 2018), accompagnée d'évolutions du programme**
  - Le coût des véhicules est intégralement financé par les opérateurs sous forme de 25% d'apport personnel (en général financé par un prêt MecTrans) et 75% de loyers. Les loyers sont de fait à des taux concessionnels mais, dans la mesure où l'AFTU reconstitue son fonds, le mécanisme est financièrement soutenable. **Une étude financière globale serait toutefois utile pour analyser la situation actuelle et élaborer des prévisions suivant les scénarios d'extension.**
- **Concept 3: Promouvoir l'intermodalité en accompagnement de la mise en place d'axes structurants**
  - Pour ce qui est des soutiens temporaires dans le cadre de la mise en place de nouvelles lignes, la soutenabilité sera apportée par le fait que les lignes doivent être rentables une fois terminée la période de montée en charge
  - Pour les investissements concernant la multimodalité (billettique, pôles d'échange), ils seront financièrement rentables à l'échelle du système entier. La question essentielle, s'agissant d'investissements qui profitent à plusieurs opérateurs, sera de répartir la responsabilité de la maintenance et du renouvellement.
- **Concept 4: Appui aux familles recevant la Bourse familiale**
  - Si la bourse familiale accompagne les familles initialement bénéficiaires sur un temps plus long que celui du projet OBA, il sera important d'identifier une source de financement budgétaire dédiée qui viendra prendre le relai du financement OBA.
- **Concept 5: Mise en place de services spéciaux visant des catégories défavorisées spécifiques**
  - La soutenabilité financière doit être étudiée au cas par cas.

# 3. Sélection des projets

## A. Conformité des projets proposés avec les principes de l'OBA et des critères additionnels

		Concept 1: Déploiement d'un programme de contractualisation de taxis collectifs de banlieue	Concept 2: Création de nouvelles lignes AFTU accompagnée d'évolutions du programme	Concept 3: Promouvoir l'intermodalité en accompagnement de la mise en place d'axes structurants	Concept 4: Appui aux familles recevant la Bourse familiale	Concept 5: Mise en place de services spéciaux visant des catégories défavorisées spécifiques
Principes clés de l'OBA	Impact pro-pauvre	+	+/-?	+/-?	++	++
	Responsabilisation de l'opérateur	++	++	+	++	++
	Innovation	+	+/-?	+	++	+
	Efficience-coût	+	++	+	++	+/-?
	Soutenabilité financière	++	++	+/-?	-	+/-?
	Vérifiabilité	++	++	++	+	++
Critères additionnels	Maturité	++	++	-	+	-
	Contexte institutionnel	++	++	+	-	++
	Alignement avec les priorités politiques	+	++	+	+/-?	+/-?
	Complémentarité avec les projets en cours	++	++	++	++	-
	Disponibilité de l'information	-	-	+/-?	+	-
	Potentiel d'extension	++	+/-?	++	++	-
	<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>5</b>

# 3. Sélection de projets

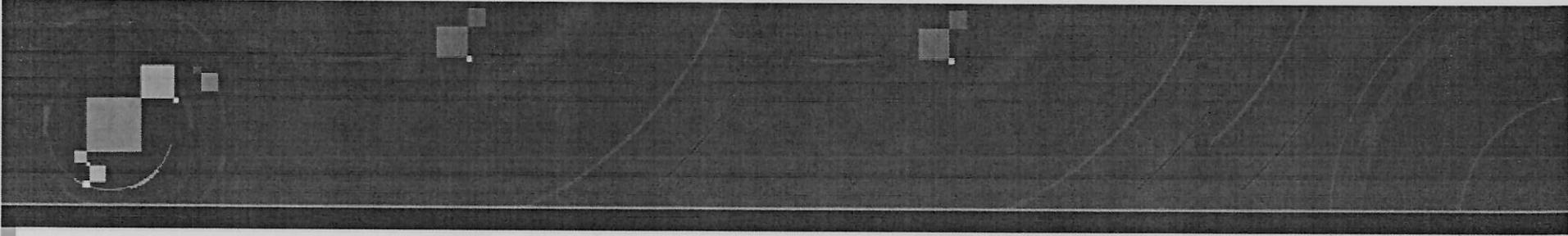
## B. Synthèse: concepts recommandés

- L'analyse ci-dessus permet de retenir quatre concepts sur les cinq envisagés
- En particulier, les deux programmes de formalisation (taxis collectifs et prolongement de l'AFTU) peuvent être mis en œuvre de manière rapide car ils reposent sur un système bien établi et ont déjà été étudiés
- En revanche un prérequis critique dans ces deux cas est l'accès à des données fines sur l'utilisation des transports urbains par tranche de revenu à Dakar
- Les différents projets de promotion de l'intermodalité semblent très intéressants mais doivent faire l'objet d'études complémentaires
- Le soutien aux familles bénéficiaires de la Bourse familiale pourrait être mis en place rapidement au regard de l'infrastructure du Registre National Unique. Cependant il nécessite une volonté politique forte et des budgets conséquents

# 3. Sélection de projets

## C. Discussion et atelier

- Processus de sélection des projets par GPOBA, d'identification des fonds, d'évaluation par le Panel d'Experts
- Quel projet choisir pour la dernière phase de l'étude, c'est-à-dire la développement d'un concept, y compris ses mécanismes de mise oeuvre ?
- Prochaines étapes en fonction du projet choisi



MERCI DE VOTRE ATTENTION