

ANSD

REPUBLIQUE DU SENEGAL

MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DU PLAN

**AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE
ET DE LA DEMOGRAPHIE**

SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE DU SENEGAL EN 2013

FEVRIER 2016

Directeur Général, Directeur de publication	Aboubacar Sédikh BEYE
Directeur Général Adjoint	Babacar NDIR
Directeur des Statistiques Economiques et de la Comptabilité Nationale	Mbaye FAYE
Directeur des Statistiques Démographiques et Sociales P.I.	Papa Ibrahima S. SENE
Directeur du Management de l'Information Statistique	Mamadou NIANG
Directeur de l'Administration Générale et des Ressources Humaines P.I.	Djibril Oumar LY
Agent Comptable Particulier (ACP)	Yatma FALL
Chef de la Cellule de Programmation, d'Harmonisation, de Coordination Statistique et de Coopération Internationale P.I.	Mam Siga NDIAYE

COMITE DE LECTURE ET DE CORRECTION

Seckène SENE, Amadou FALL DIOUF, Mamadou BAH, Mamadou DIENG, El Hadji Malick GUEYE, Alain François DIATTA Atoumane FALL, Abdoulaye Mamadou TALL, Ndeye Aida FAYE TALL, Jean Rodrigue MALOU, Bintou DIACK, Ramlatou DIALLO, Oumar DIOP, Abdoulaye FAYE, Adjibou Oppa BARRY, Ndeye Binta DIEME COLY, Saliou MBENGUE, Thiayédia NDIAYE

COMITE DE REDACTION

0. PRESENTATION DU PAYS	Amadou FALL DIOUF
1. DEMOGRAPHIE	Mahmoud DIOUF
2. MIGRATION INTERNATIONALE	Awa CISSOKO
3. EDUCATION	Adjibou Oppa BARRY
4. EMPLOI	Jean Rodrigue MALOU
5. SANTE	Atoumane FALL
6. JUSTICE	Jean Pierre Diamane BAHOM et Maguette SARR
7. ASSISTANCE SOCIALE	Ndeye Aida FAYE
8. EAU ET ASSAINISSEMENT	Mamadou AMOUZOU
9. AGRICULTURE	Fodé DIEME
10. ENVIRONNEMENT	Mamadou FAYE
11. ELEVAGE	Modou Ndour FAYE
12. PECHE MARITIME	Woudou DEME
13. TRANSPORT	Bocar KA
14. TOURISME	Adama SECK
15. BTP	Mamadou DAFIE
16. PRODUCTION INDUSTRIELLE	Mamadou WONE
17. INSTITUTIONS FINANCIERES	Malick DIOP
18. COMMERCE EXTERIEUR	El Hadj Oumar SENHOR
19. COMPTES ECONOMIQUES	Mamadou Ngalgou KANE et Adama SECK
20. PRIX A LA CONSOMMATION	El Hadji Malick CISSE et Baba NDIAYE
21. FINANCES PUBLIQUES	Madiaw DIBO
22. CULTURE	Atoumane FALL

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE

Rocade Fann Bel-air Cerf-volant - Dakar. B.P. 116 Dakar R.P. - Sénégal

Téléphone (221) 33 869 21 39 / 33 869 21 60 - Fax (221) 33 824 36 15

Site web : www.ansd.sn ; Email: statsenegal@ansd.sn

Distribution : Division de la Documentation, de la Diffusion et des Relations avec les Usagers

ISSN 0850-1491

Introduction

Le secteur des transports occupe un rôle central dans les politiques de développement socio économique du Sénégal. En effet, les infrastructures et services de transport de qualité contribuent, d'une part à la réduction des coûts d'accès aux marchés (national et international) et d'autre part à l'amélioration de l'accessibilité géographique des populations aux services sociaux de base en particulier en milieu rural (santé, éducation et eau potable) ainsi qu'à leur mobilité. C'est ainsi que la prise en charge de la problématique du secteur dans le Plan Sénégal Emergent (PSE), cadre de référence des politiques publiques dans les deux prochaines décennies, trouve toute sa pertinence. Le diagnostic fait dans le cadre de l'élaboration du PSE sur les infrastructures en 2013 fait ressortir 18 063 km de réseau classé routier, 1057 km de réseau ferroviaire, de 15 aéroports ouverts à la circulation aérienne publique dont quatre aéroports internationaux (Dakar, Saint-Louis, Cap-Skiring et Ziguinchor) et de quatre ports (Dakar, Saint-Louis, Kaolack et Ziguinchor).

Par rapport aux faits marquants relatifs au secteur des transports en 2013, on note l'inauguration de l'autoroute à péage (Dakar – Diamniadio) long de 41 km, l'achèvement de huit (08) projets de construction et de réhabilitation de routes et d'ouvrages d'art par l'AGEROUTE, le dragage du chenal d'accès au port de Dakar et l'inauguration du second hub de DHL en Afrique de l'Ouest à l'aéroport de Dakar.

Ce chapitre présente le cadre institutionnel et stratégique du secteur, la situation globale du secteur des transports et examine les différents sous-secteurs, à savoir, le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport maritime et le transport routier.

XIII.1. CADRE INSTITUTIONNEL ET STRATEGIQUE DU SECTEUR

XIII.1.1. CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

Le cadre législatif et réglementaire qui régit le sous-secteur des infrastructures et services de transport est articulé autour de :

- la loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 portant code de la route et son décret d'application n° 2004-13 du 19 janvier 2004 ;
- la loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres ;
- la loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002 portant code de l'aviation civile ;
- la loi n° 2004-14 du 1er mars 2004 instituant le Conseil des Infrastructures ;
- la loi n° 2004-16 du 1er mars 2004 et la loi n° 2007-169 du 13 février 2007, relatives à la Construction-Exploitation-Transfert (CET) ;
- le régime foncier national, le Code du Domaine National, le Code de l'Environnement, le Code Civil et le Code des Obligations Civiles et Commerciales.

Au niveau institutionnel, le cadre mis en place est composé de :

- l'Agence nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux (APIX sa) qui a en charge l'identification du projet d'infrastructure et la réalisation des études de pré faisabilité et de faisabilité ;
- le Comité Technique de Pilotage des grands travaux chargé de l'identification et de la coordination des actions à mener par les administrations, la formulation d'un avis sur les projets d'infrastructures gérés par les autres structures et ayant un impact sur les grands projets, la facilitation et l'accompagnement de la réalisation des grands projets ;
- le Comité de Coordination Interministériel chargé du suivi et de la coordination des départements ministériels impliqués ;
- le Conseil Présidentiel de l'Investissement chargé du suivi de la mise en œuvre des projets d'infrastructure, notamment en termes de délai et de qualité.

Au niveau organisationnel, les structures suivantes ont été créées :

- pour le réseau routier : l'AGEROUTE et le Fonds d'Entretien Routier Autonome de seconde génération (FERA) ;
- pour le réseau aéroportuaire : la Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor (HAALSS), l'Agence des Aéroports du Sénégal et l'Agence Nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM) ;
- pour le réseau ferroviaire : l'Agence Nationale des Chemins de fer, le Petit train Bleu sa et la société TRANSRAIL OSAF ;
- pour le réseau portuaire : l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) et le Port Autonome de Dakar (PAD).

XIII.1.2. POLITIQUE EN COURS DANS LE SECTEUR

Pour relever le défi de la croissance, le Sénégal doit disposer d'infrastructures structurantes aux meilleurs standards. Dans ce sens, le PSE prévoit la réalisation des objectifs suivants :

- bâtir un réseau d'échanges structuré pour un développement plus équilibré du territoire, afin de favoriser l'émergence de pôles d'activités économiques agropastorales, minières, touristiques et halieutiques ;
- désenclaver les zones de production à travers un réseau de routes et de pistes rurales ;
- développer un réseau intégré multimodal de transport (routier, aérien, ferroviaire, maritime et fluvial) ;
- renforcer l'attractivité et la compétitivité de l'économie en renforçant les infrastructures d'intégration au marché sous régional et la dynamisation des échanges avec l'extérieur.

Le désenclavement interne et externe nécessite la réalisation d'ici 2017 :

- d'infrastructures routières (1170 km de routes revêtues, au moins 4000 km de pistes rurales, au moins 7 ponts et ouvrages d'art, la construction et la modernisation des gares routières) ;

- d'infrastructures maritimes (réhabilitation des ports intérieurs et construction de nouvelles infrastructures et plateformes portuaires) ;
- d'infrastructures ferroviaires (réhabilitation de 573 Km de ligne ferroviaire, réalisation d'une nouvelle ligne à écartement standard) et aéroportuaires (réhabilitation des aérodrômes régionaux).

Le renouvellement et le renforcement du parc automobile public et privé ainsi que la sécurisation des voies de navigation aérienne et fluvio-maritime favoriseront le développement et la modernisation des services de transport.

La prise en charge des défis infrastructurels du Sénégal exigera des dépenses soutenues de 2 420,3 milliards FCFA sur la période 2013-2017.

Aussi, dans le gap de financement du volet public du PSE, évalué à 2 361 milliards, le secteur des infrastructures et services de transports représente-t-il 621 milliards de FCFA, soit 26,3%. Les projets concernés par ce financement sont :

- la réhabilitation du chemin de fer Dakar- Tambacounda- Bamako ;
- la réalisation de pistes rurales ;
- la construction de ponts (pont de Rosso, etc.) ;
- la réhabilitation de la route Ndioum-Ourossogui-Bakel ;
- l'acquisition de 250 bus et la mise en place d'un Institut de Formation en Technologie Automobile ;
- la réalisation d'infrastructures et d'équipements maritimes.

XIII.2. SITUATION GLOBALE DU SECTEUR

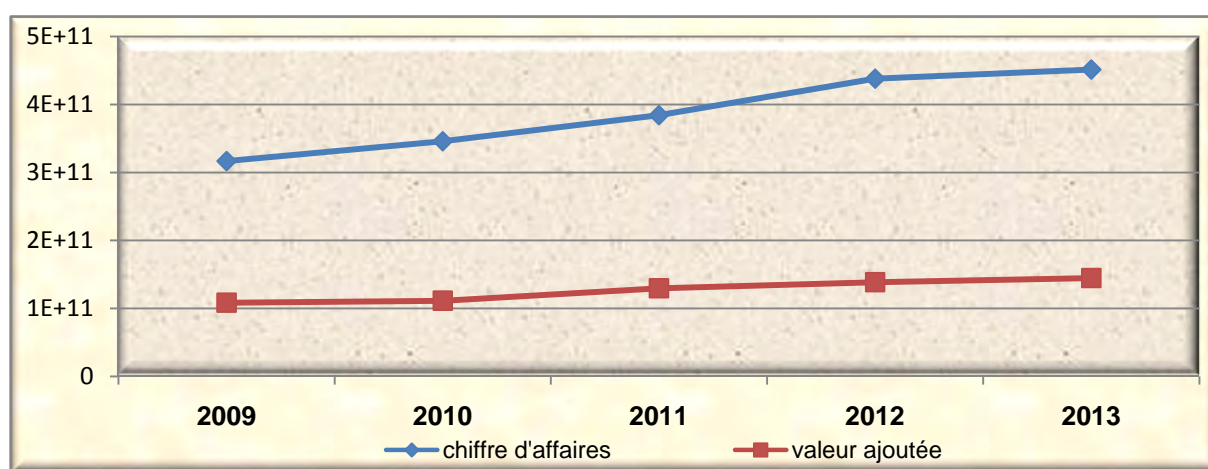
L'année 2013 a été marquée par l'immatriculation au NINEA (numéro d'identification national des entreprises et associations) de 460 entreprises dans le secteur des transports dont 352 dans le sous secteur des transports routiers de voyageurs, 86 dans les transports routiers de marchandises. Ainsi, 95,2% des immatriculations d'entreprises dans le secteur ont concerné le sous secteur des transports routiers.

Les entreprises de transports du secteur moderne³⁹ ont totalisé un chiffre d'affaires de 451,5 milliards de FCFA en 2013, contre 438,0 milliards en 2012, soit une hausse

³⁹ Entreprises enregistrées au Centre Unique de Collecte de l'Information (CUCI) c'est-à-dire celles ayant déposé au moins une fois leur état financier à l'ANSD.

de 3,1%. La même tendance est observée pour la valeur ajoutée créée par les entreprises du secteur des transports qui est passée de 138,6 milliards de FCFA à 144,8 milliards de FCFA entre 2012 et 2013. Aussi, le taux de valeur ajoutée s'est-il bonifié de 0,4 point entre 2012 et 2013. Toutefois, il reste inférieur à sa valeur maximale atteinte en 2009, comparée aux cinq dernières années. Malgré l'évolution positive de ces deux indicateurs, le secteur des transports a enregistré des pertes nettes au cours des trois dernières années. Ces dernières sont consécutives aux difficultés que rencontrent le sous secteur des transports aériens de manière générale et la compagnie aérienne nationale de façon plus spécifique.

Graphique 13.1 : Evolution du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée des entreprises du secteur des transports entre 2009 et 2013



Source : BDEF 2013

Les prix dans le secteur des transports ont enregistré une hausse de 0,4% en 2013, comparativement à l'année 2012, consécutive aux évolutions contrastées des prix des « dépenses d'utilisation des véhicules » (+2,1%) et des « services de transport » (-0,1%). Les prix des véhicules n'ont pas connu d'évolutions sensibles au cours de l'année 2013, comparativement à l'année 2012.

XIII.3. TRANSPORT AERIEN

Cette partie examine le réseau, le trafic national et le trafic international des aéroports et de l'aéroport Léopold Sédar Senghor.

XIII.3.1. LE RESEAU

Le réseau aérien sénégalais est composé d'un aéroport de classe internationale (aéroport international Léopold Sédar Senghor de Dakar) et de plusieurs aéroports civils et militaires.

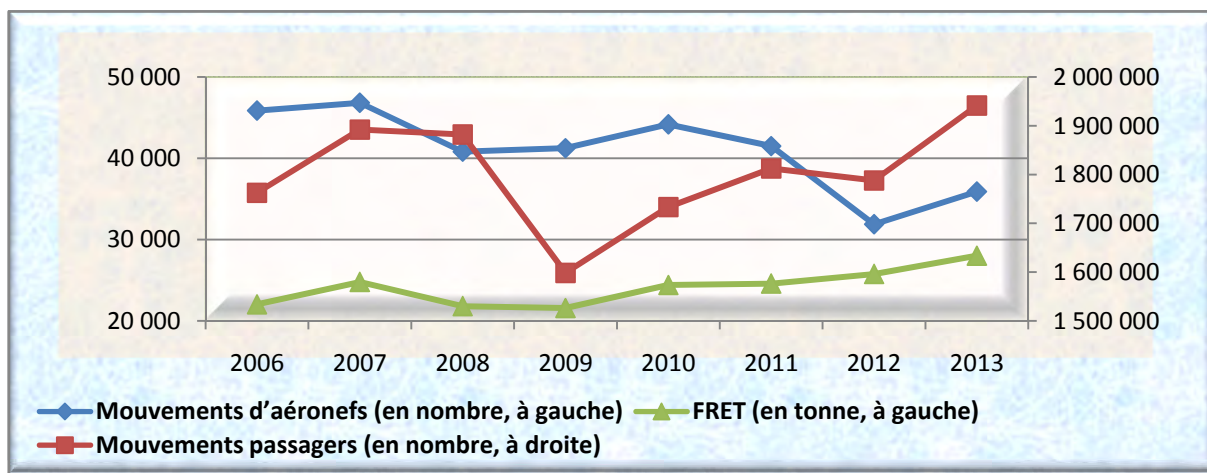
XIII.3.2. LE TRAFIC NATIONAL

Les données du trafic aérien concernent l'aéroport international Léopold Sédar Senghor (LSS) de Dakar (91,0% des mouvements d'aéronefs, 96,6% des mouvements de passagers et 97,9% du fret) et les principaux aérodromes bénéficiant d'une protection de la navigation aérienne.

Les mouvements d'aéronefs sont passés de 31 886 en 2012 à 35 906 en 2013, soit une progression de 12,6%. Aussi, les mouvements de passagers se sont-ils accrus de 8,6%, passant de 1 787 943 en 2012 à 1 941 586 en 2013, sous l'effet conjugué de la hausse des transits directs (+36,2%), des départs (+8,0%) et des arrivées (+3,5%).

Au titre du fret, la dynamique de croissance observée depuis 2010 s'est poursuivie en 2013. De 25 773 tonnes en 2012, le volume de marchandises transportées est passé à 28 022 tonnes, soit une croissance de 8,7% résultant des évolutions combinées de marchandises débarquées (+4,9%) et de marchandises embarquées (+11,8%).

Graphique 13.2 : Trafic aérien national sur la période 2006-2013



Source : Agence des Aéroports du Sénégal

XIII.3.2.1. Le trafic à l'aéroport Léopold Sédar Senghor de Dakar

Les mouvements d'aéronefs se sont accrus de 16,2% à l'aéroport Léopold Sédar Senghor, passant de 28 115 en 2012 à 32 680 en 2013. Le mouvement de passagers a enregistré une hausse de 8,2%, passant de 1 732 687 en 2012 à 1 875 218 en 2013. Le volume de marchandises transportées a progressé de 8,2%, passant de 25 361 tonnes en 2012 à 27 428 tonnes en 2013, sous l'effet combiné de l'accroissement des marchandises embarquées (+10,8%) et des marchandises débarquées (+4,8%).

XIII.3.2.2. Le trafic aux principaux aéroports

Les principaux aéroports bénéficiant d'une protection de la navigation aérienne sont les aéroports de Saint-Louis, de Cap Skirring, de Ziguinchor et de Tambacounda.

Les mouvements d'aéronefs au niveau de l'aéroport de Saint-Louis se sont établis à 608 en 2013, contre 765 en 2012, soit une baisse de 20,5%. Le nombre de passagers s'est replié de 14,7%, du fait de la chute combinée des transits directs (-51,4%), du nombre de départs (-2,5%) et d'arrivées (-0,5%).

Les mouvements d'aéronefs à l'aéroport de Tambacounda ont progressé de 47,2% pour s'établir à 212 en 2013. Le nombre de passagers s'est fixé à 1 284 en 2013 contre 776 en 2012, soit une hausse de 65,5%, imputable à l'accroissement des arrivées (+70,9%), des départs (+44,2%) et des transits (+463,2%).

Au niveau de l'aéroport de Ziguinchor, le trafic d'aéronefs a enregistré un ralentissement consécutif à la réduction du nombre de mouvements d'aéronefs, passé de 1 922 en 2012 à 1 563 en 2013. Le nombre de passagers a diminué de 5,9%, pour s'établir à 39 783 en 2013, sous l'effet du repli des arrivées (-6,3%) et des départs (-6,4%). Le fret a progressé de 44,3%, passant de 412 tonnes en 2012 à 594 tonnes en 2013, suite à la hausse combinée des marchandises embarquées (+73,4%) et des marchandises débarquées (+10,3%).

Les mouvements d'aéronefs à l'aéroport de Cap Skirring ont chuté de 12,2% en 2013 pour se retrouver à 825. Le nombre de passagers s'est établi à 23 387 en 2013 contre 21 343 en 2012, soit une hausse de 9,6%, liée notamment à l'augmentation des arrivées (+4,1%), des départs (+11,2%) et des transits (+43,2%).

XIII.4. TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire est assuré par les sociétés TRANSRAIL sa et le Petit Train de Banlieue sa. La TRANSRAIL sa assure le transport international de marchandises entre Dakar et Bamako, le trafic ferroviaire de voyageurs entre Dakar et sa banlieue étant dévolu à la société Petit Train de Banlieue sa.

XIII.4.1. LE RESEAU

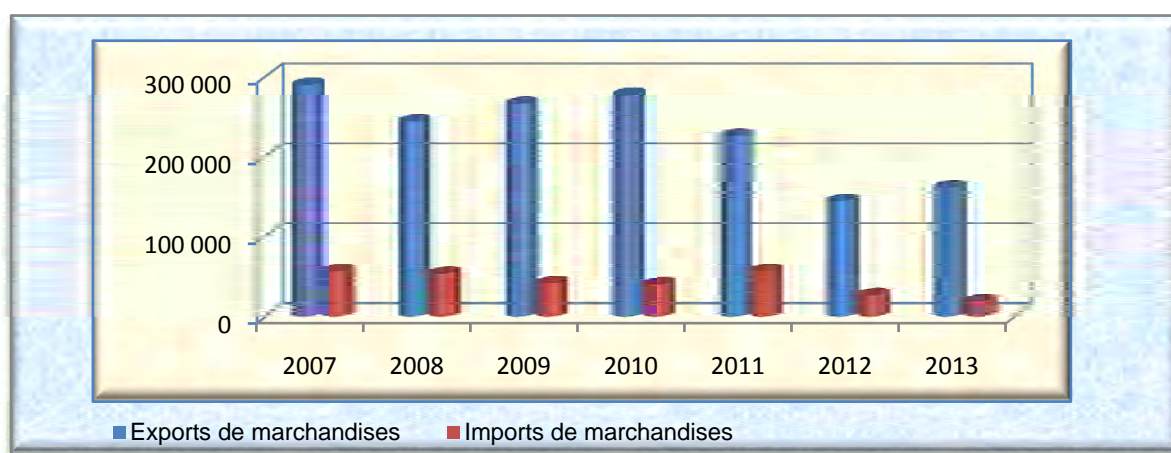
La longueur de l'ensemble des voies principales de l'ex-SNCFS s'élève à 906 km composés de : (i) 70 km de voie double entre Dakar et Thiès ; (ii) 574 km de ligne internationale entre Thiès et Kidira ; (iii) 193 km de ligne nationale entre Thiès et Saint Louis et (iv) trois petits branchements : Guinguinéo-Kaolack, Thiès-phosphates

de Taïba et Diourbel-Touba. La ligne ferroviaire Dakar-Bamako utilisée par TRANSRAIL SA est longue de 1 287 Km.

XIII.4.2. LE TRAFIC

Le trafic de marchandises sur la ligne Dakar-Bamako s'est élevé à 181 030 tonnes en 2013, contre 171 129 en 2012, soit une hausse de 5,8%, consécutive à l'évolution contrastée des exportations de marchandises (+12,1%) et des importations (-28,1%).

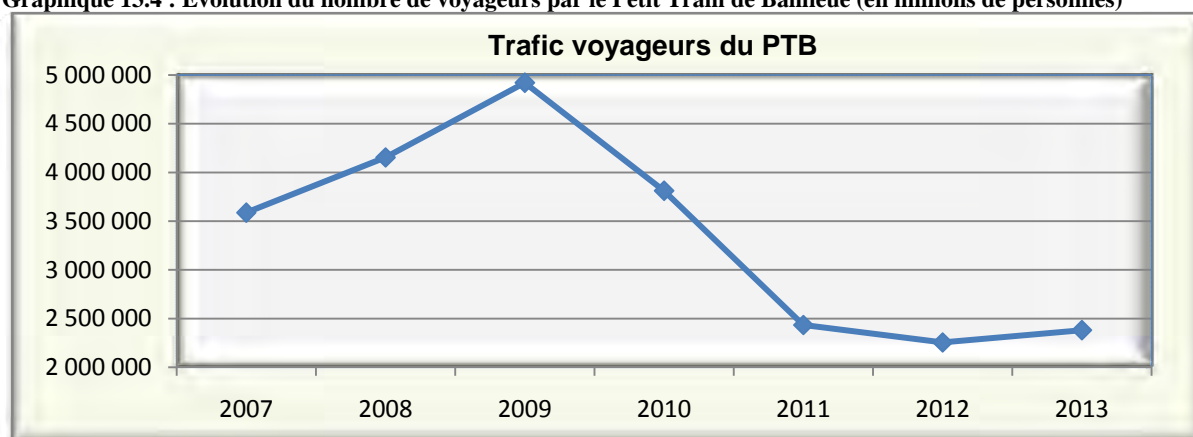
Graphique 13.3 : Trafic de marchandises (en tonnes)



Source: TRANSRAIL sa

Le trafic de voyageurs du PTB s'est redressé en 2013 après sa tendance baissière observée entre 2010 et 2012. En effet, le nombre de passagers est passé de 2 255 376 en 2012 à 2 380 664 en 2013, soit une hausse de 5,6%.

Graphique 13.4 : Evolution du nombre de voyageurs par le Petit Train de Banlieue (en millions de personnes)



Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.5. TRANSPORT MARITIME

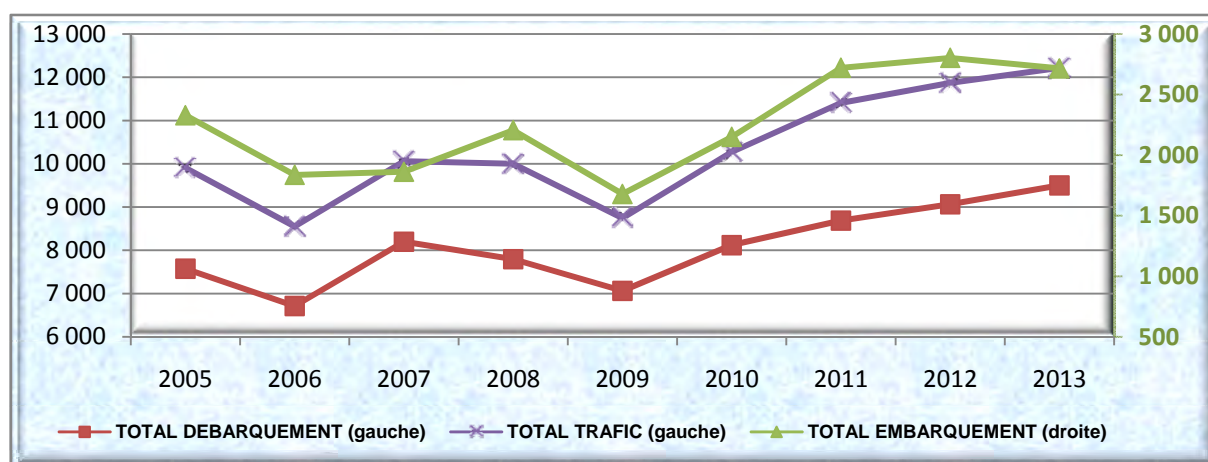
Le transport maritime joue un rôle capital dans l'activité économique. La quasi-totalité (95%) des échanges commerciaux du Sénégal se font par voie maritime.

XIII.5.1. LE PORT AUTONOME DE DAKAR

XIII.5.1.1. Trafic de marchandises

La tendance haussière du trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar s'est poursuivie en 2013, pour la quatrième année consécutive. Le trafic global est passé de 11,9 millions de tonnes en 2012 à 12,2 millions de tonnes en 2013, soit une progression de 2,9%, résultant essentiellement d'une hausse des débarquements (+4,8%). La baisse des embarquements (-3,1%) n'a pas pu empêcher la tendance positive du trafic global. Avec un volume de 9,50 millions de tonnes en 2013, les marchandises débarquées ont représenté 77,8% du trafic.

Graphique 13.5 : Evolution du trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar (en milliers de tonnes)



Source : Port Autonome de Dakar

A l'instar du trafic global, le volume des marchandises débarquées est dans une dynamique de croissance continue depuis 2010. Le taux de croissance des débarquements de marchandise est passé de 4,4% en 2012 à 4,8% en 2013. Cette évolution est attribuable essentiellement à la hausse de la quantité débarquée d'hydrocarbures raffinés (+111,5%). Toutefois, elle a été atténuée par les baisses des débarquements des produits de la pêche (-33,0%), du pétrole brut (-7,1%) et des marchandises diverses (-10,8%).

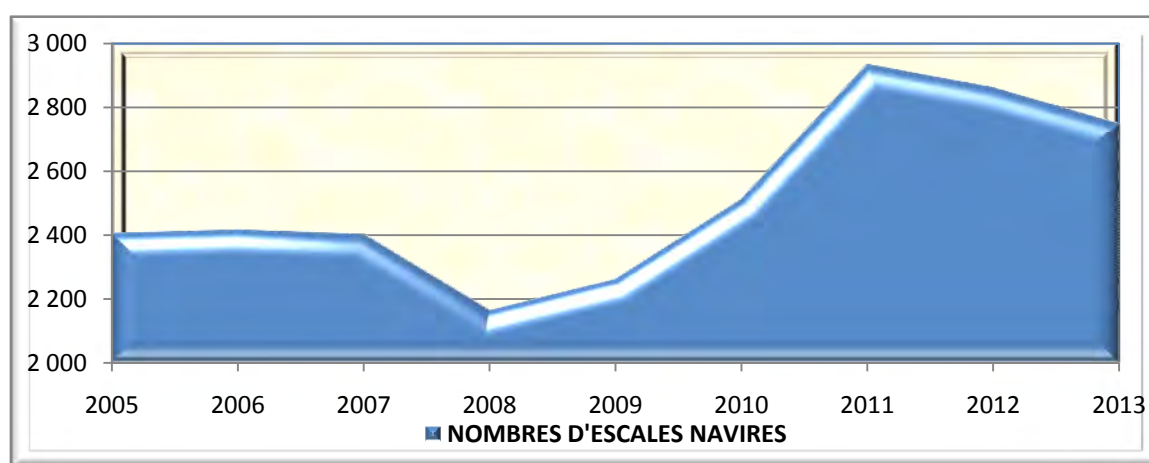
Le volume des marchandises embarquées au Port Autonome de Dakar s'est replié de 3,1% en 2013, sous l'effet de la réduction du volume de marchandises diverses (-

18,3%). Ce repli a été atténué par la hausse des embarquements des phosphates (+31,4%) et des produits de la pêche (+9,0%).

XIII.5.1.2. Les mouvements de navires

Le nombre de navires en escale au Port Autonome de Dakar s'est établi à 2 745 en 2013, contre 2 858 en 2012, soit une baisse de 4,0%, liée à la diminution du nombre de minéraliers (-46,3%), des croisières (-18,8%), des porte-conteneurs (-12,4%), des pêcheurs (-7,1%) et des cargos (-6,2%). Cette évolution baissière a été atténuée par la hausse du nombre de tankers (+16,5%), de routiers (+4,9%) et des autres types de navires (+4,4%).

Graphique 13.6 : Evolution du nombre de navires en escale au PAD entre 2006-2013



Source : Port Autonome de Dakar.

XIII.5.2. LES PORTS SECONDAIRES

Les principaux ports secondaires du Sénégal sont : le port de Kaolack, le port de Saint-Louis et le port de Ziguinchor. Les infrastructures au port de Saint-Louis sont dans un état de dégradation avancée et le transport n'étant caractérisé que par le transport piroguier entre les deux rives du fleuve, l'analyse se limitera aux ports de Kaolack et de Ziguinchor.

Encadré 1 : La jauge brute est une mesure de la capacité intérieure de transport d'un navire. Elle s'exprime en tonneaux de jauge brute ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2,832 m³. Il sert de base à l'application des barèmes de taxations fiscales, portuaires, de pilotage et d'assurance. Il faut bien distinguer la jauge brute de la jauge nette. La jauge brute est la capacité intérieure complète du navire et de toutes les constructions qui se trouvent sur le pont. La jauge nette s'obtient en déduisant de la jauge brute tous les volumes non utilisables pour le stockage des marchandises ou le logement des passagers. C'est la jauge brute qui permet de se rendre compte des dimensions du navire.

Sur les documents officiels, on porte *Jauge brute* : 7800 ou *Jauge nette* : 6600, sans pouvoir y porter une unité puisqu'elle n'est pas expressément nommée.

XIII.5.2.1. Le port de Ziguinchor

Le port de Ziguinchor est le premier port secondaire en termes de volume de trafic. Il a enregistré des entrées de navires disposant d'une capacité de 44 334 tonneaux de

jauge brute et 24 634 tonneaux de jauge nette en 2013. Le trafic de voyageurs est resté important avec 90 504 passagers en 2013 contre 80 307 en 2012, soit une hausse de 12,8%.

Sur cette même période, les échanges de marchandises ont enregistré un recul de 17,5%, passant ainsi de 76 762 tonnes en 2012 à 63 362 tonnes en 2013. Le port de Ziguinchor a enregistré 7 746 tonnes de marchandises embarquées en 2013 contre 8 399 tonnes en 2012 correspondant à une baisse de 7,8%. Cette diminution résulte de l'effet combiné de la forte régression enregistrée dans les embarquements d'huile (-57,7%) malgré une hausse au niveau des exportations de marchandises diverses (+33,2%). Les marchandises débarquées ont baissé de 18,6%, passant de 68 363 tonnes en 2012 à 55 616 tonnes en 2013, recul imputable à la diminution combinée des débarquements de marchandises diverses (-49,0%), de riz (-3,1%) et de ciment (-19,3%).

La mise en circulation prochaine de deux nouveaux bateaux devrait améliorer la liaison maritime entre Dakar et Ziguinchor et accroître le volume de marchandises échangé et le nombre de passagers.

XIII.5.2.2. Le port de Kaolack

Le port de Kaolack est le second port secondaire du Sénégal en termes de trafic. Il a deux ports annexes que sont le port de Diorhane et le port de Lyndiane. Le premier est spécialisé dans l'exportation du sel tandis que le second se distingue dans l'exportation d'huile et de tourteaux.

En 2013, le port de Kaolack a enregistré 35 entrées de navires contre 27 en 2012, soit une hausse de 29,6%. Ces navires disposent d'une capacité de 80 249 tonneaux de jauge brute et de 40 405 tonneaux de jauge nette.

Le volume de marchandises débarquées au niveau du port de Kaolack est passé de 60 043 tonnes en 2012 à 69 199 tonnes en 2013, soit une hausse de 15,2%. Cette augmentation résulte essentiellement de l'effet combiné de la forte progression enregistrée dans les embarquements de tourteaux (+228,8%) et de la hausse des exportations de sel (+2,1%). Toutefois, cet accroissement a été ralenti par la baisse de 9,2% des embarquements d'huile brute.

La réalisation du port sec à Kaolack d'un coût global de 30 milliards de FCFA dans le cadre des projets du Plan Sénégal Emergent devrait améliorer la redynamisation du secteur des transports fluvio - maritimes dans la région et renforcer les échanges commerciaux avec les pays limitrophes.

XIII.6. TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier joue un rôle prépondérant dans le processus de développement socio économique et dans l'intégration nationale et sous régionale. En effet, il assure plus de 90 % des besoins de déplacements des personnes et des biens⁴⁰. Il occupe, en particulier, une place incontournable dans l'accès des populations aux services sociaux. Toutefois, le sous secteur est caractérisé par la forte présence de l'informel malgré le processus de modernisation enclenché.

XIII.6.1. LE RESEAU

Le programme quinquennal de développement des infrastructures 2010-2015, estimé à 2 000 milliards de FCFA, prévoit la réalisation de plus de 80 projets structurants dont la réhabilitation de 4 015 km de routes et la construction de 1 520 km de routes.

Au cours des dix dernières années, l'Etat du Sénégal a consenti d'importants efforts dans la réalisation d'infrastructures routières. Ces dernières ont contribué à, améliorer la mobilité urbaine à Dakar et dans les grandes villes, développer le transport inter urbain, faciliter les échanges entre les différentes localités du pays et désenclaver des zones à fortes potentialités agricoles. Ainsi, à la date du 31 décembre 2013, vingt sept (27) projets majeurs étaient en cours d'exécution et huit (08) projets de construction et de réhabilitation étaient achevés par l'AGEROUTE. L'exécution des travaux routiers a permis de réaliser 254,8 km de routes revêtues en 2013, dont 177,8 km construites et 77 km réhabilitées. Par ailleurs, 10 km de pistes de productions et un (01) pont ont été achevés en 2013, contre 85 km et deux ponts en 2012, respectivement. Ces projets achevés ont mobilisé un financement total d'environ 60 milliards de FCFA.

XIII.6.1.1. Classification du réseau routier

Le réseau routier national est composé de 5 catégories de routes :

- les **Routes Nationales (N)** qui assurent les liaisons à grande distance entre plusieurs régions administratives ou avec les Etats limitrophes ;
- les **Routes Régionales (R)** qui assurent la liaison entre différents chefs lieux de Départements d'une même région ;

⁴⁰ www.ageroute.sn

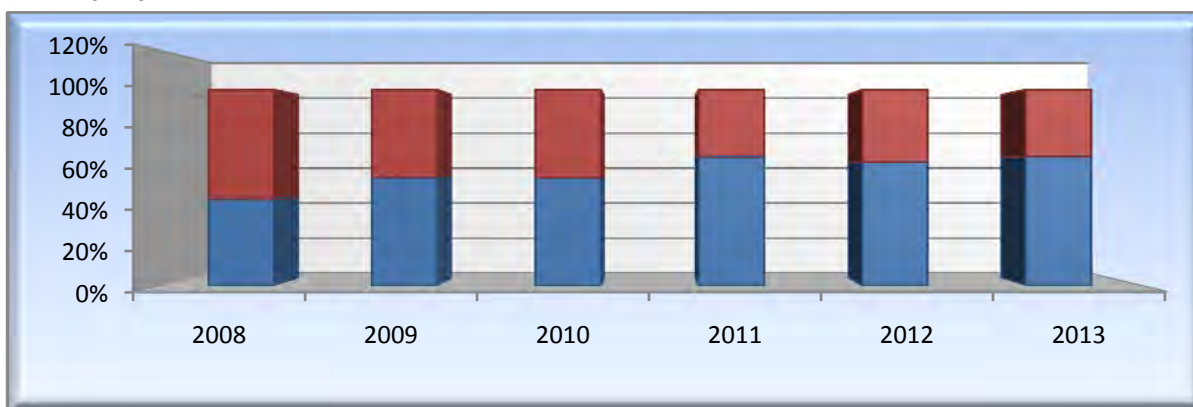
- les **Routes Départementales (D)** qui assurent la desserte des chefs lieux de commune à l'intérieur d'un même département ;
- les **Pistes répertoriées (P)** qui relient les routes départementales aux centres de production agricole ;
- et les **Voiries Urbaines (VU)** qui assurent les liaisons à l'intérieur des centres urbains.

Le reste du réseau constitue le réseau non classé.

XIII.6.1.2. L'état du réseau routier revêtu

Le réseau routier revêtu s'est accru de 3,5% entre 2012 et 2013 contre 2,3% entre 2011 et 2012. Par ailleurs, l'état des routes revêtues s'est amélioré en 2013. En effet, de 63% en 2012, le pourcentage des routes en état « bon/moyen » sur les routes revêtues est passé à 66% en 2013, soit une progression de trois points.

[r3] Graphique 13.7 : Evolution de l'état du réseau routier revêtu

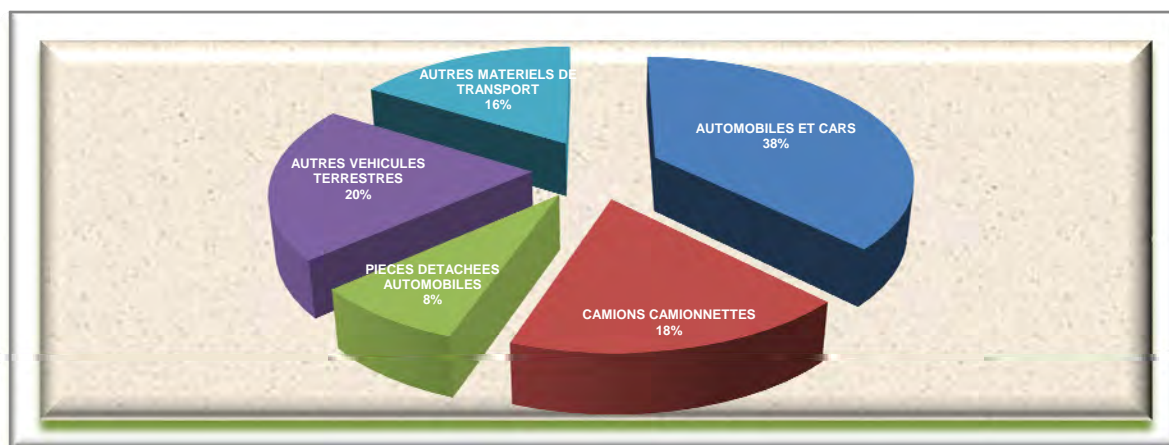


Source : AGEROUTE

XIII.6.2. LES IMPORTATIONS DE MATERIELS DE TRANSPORT

La valeur des importations de matériels de transport s'est repliée de 2,2%, passant de 234 milliards de FCFA en 2012 à 229 milliards de FCFA en 2013. Par ailleurs, les importations de matériels de transport et pièces détachées automobiles ont représenté 7,7% du total des importations en 2013, contre 7,8% en 2012. Les « automobiles et cars » y représentent en valeur la part la plus élevée dans les importations de matériels de transport (37,5%), suivis des « autres véhicules terrestres » (20,3%), des « camions et camionnettes » (17,9%), des « autres matériels de transport » (16,2%) et des « pièces détachées automobiles » (8,1%).

Graphique 13.8 : Répartition des importations de matériel de transport en 2013 (en valeur)



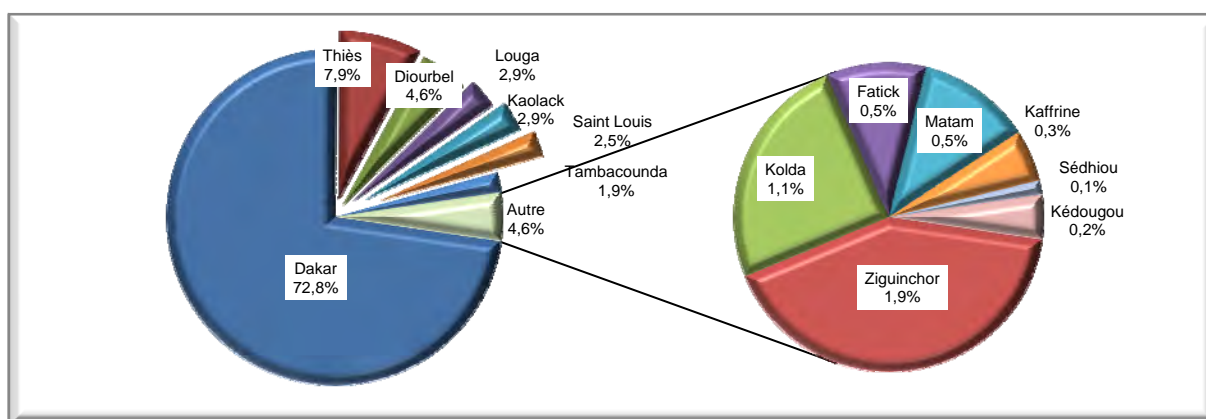
Source : ANSD

XIII.6.3. LE PARC AUTOMOBILE

XIII.6.3.1. Répartition du parc automobile par région

Le parc automobile national a progressé de 7,4% en 2013 contre 7,3% en 2012. Ainsi, le nombre de véhicules est passé de 374 384 en 2012 à 401 910 en 2013. La répartition de ces véhicules sur le territoire national demeure inégalitaire. En effet, 72,8% des véhicules du parc automobile national restent concentrés à Dakar, viennent ensuite, successivement, les régions de Thiès (7,9%), de Diourbel (4,6%), de Louga (2,9%) et de Kaolack (2,9%). Les régions les moins loties sont les régions de Sédhiou (0,1%), de Kédougou (0,2%), de Kaffrine (0,3%), de Matam (0,5%) et de Fatick (0,5%).

Graphique 13.9 : Répartition du parc automobile par région en 2013



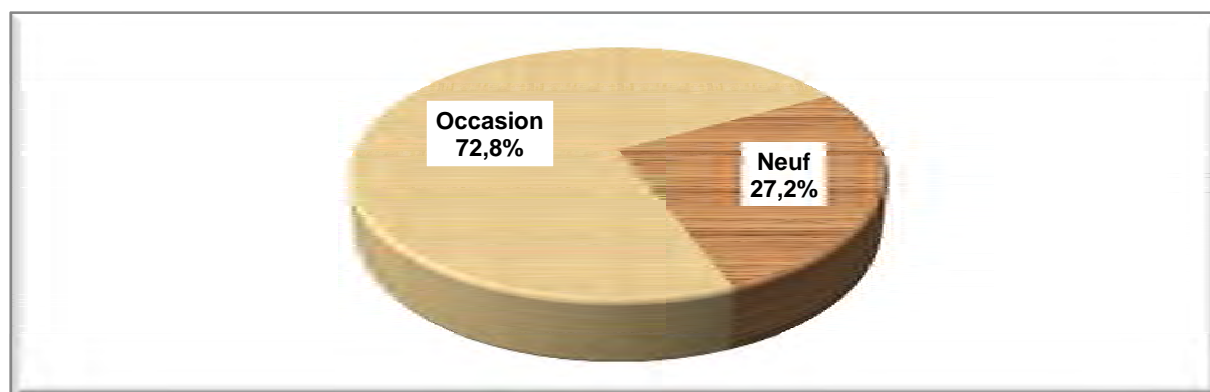
Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.6.3.2. Etat des véhicules

Le parc automobile national est constitué, dans sa grande majorité, de véhicules d'occasion. En effet, seuls 27,2% des véhicules du parc automobile sont achetés à l'état neuf jusqu'en 2013. Toutefois, le pourcentage de véhicules acquis à l'état neuf

est en progression régulière ces trois dernières années. Ainsi, il est passé de 25,1% en 2011 à 27,2% en 2013, soit une hausse de 2,1 points en deux ans.

Graphique 13.10 : Etat du parc automobile en 2013

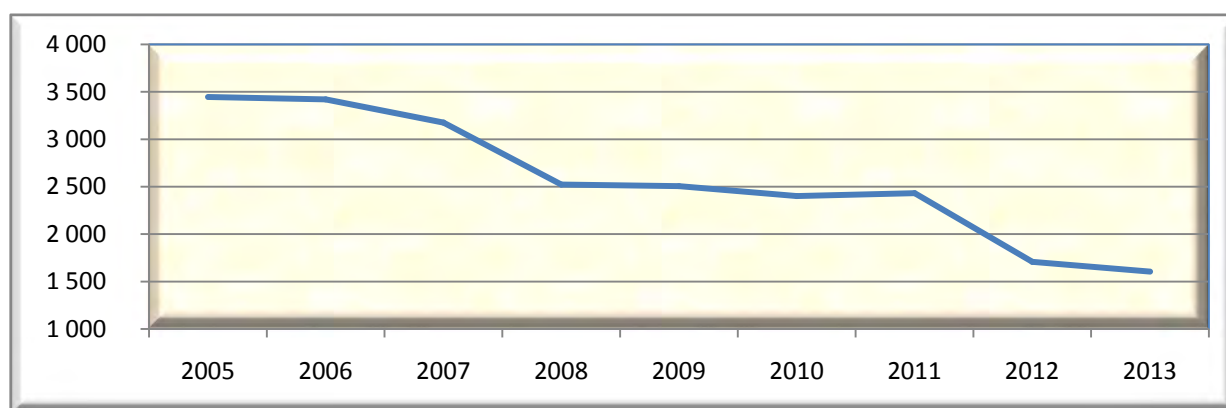


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.6.4. LA SECURITE ROUTIERE

Le Sénégal, à l'instar de la communauté internationale, a procédé au lancement du programme national de la décennie d'actions pour la sécurité routière 2011-2020. A cet effet, des actions de lutte contre l'insécurité routière sont mises en œuvre. La tendance baissière du nombre d'accidents observée en 2012 (-28,3%) s'est poursuivie en 2013, avec un repli de 6,1%. En effet, de 1.708 en 2012, le nombre d'accidents s'est établi à 1.604 en 2013.

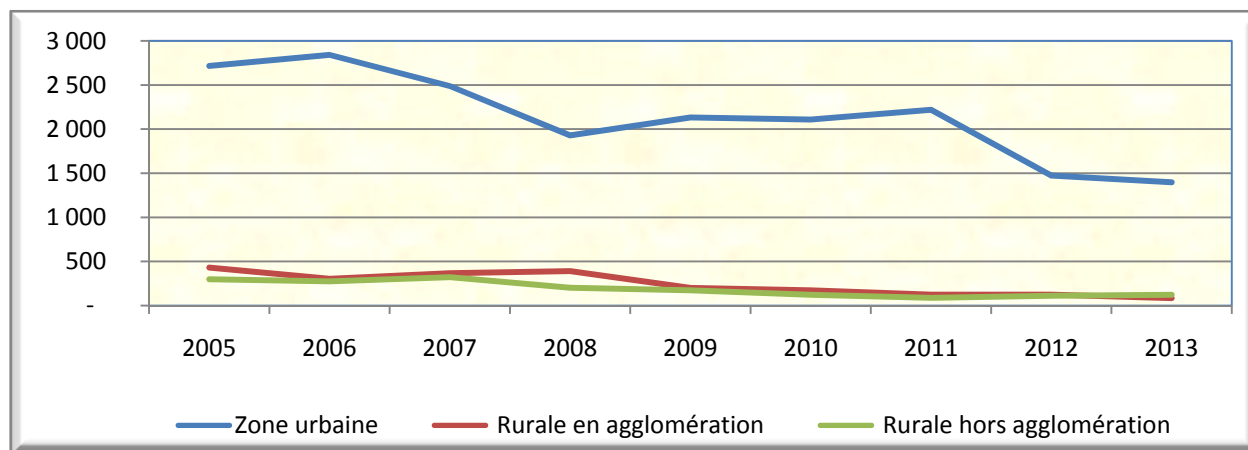
Graphique 13.11 : Evolution du nombre d'accidents de 2005 à 2013



Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.6.4.1. Les accidents par zone de circulation

Suivant les zones de circulation, la « zone urbaine » a enregistré le plus grand nombre d'accidents (87,1%), suivie de la « zone rurale hors agglomération » (7,5%) et de la « zone rurale en agglomération » (5,2%). La régression des accidents résulte de ceux enregistrés en « zone urbaine » (-5,2%) et en « zone rurale en agglomération » (-31,7%). Elle a été atténuée par la hausse enregistrée en « zone rurale hors agglomération » (+9,0%).

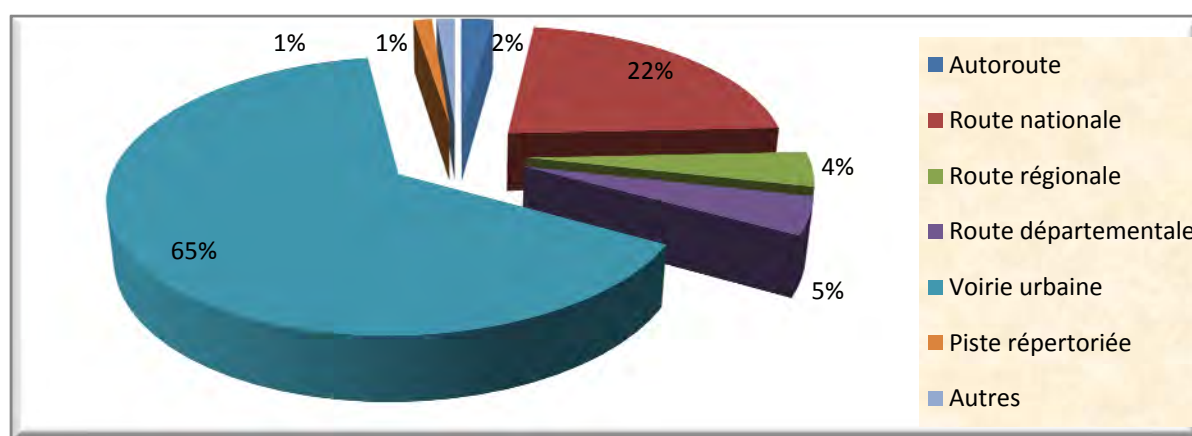
Graphique 13.12 : Récapitulatif des accidents par zone de 2005 à 2013


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.6.4.2. Les accidents par classe de route

Les voiries urbaines sont les classes de route les plus touchées par les accidents (64,5%). Elles sont suivies des routes nationales (22,1%), des routes départementales (4,5%) et des routes régionales (4,2%). Les autoroutes (2,2%) et les pistes répertoriées (1,2%) ont été relativement les moins touchées par les accidents en 2013.

En 2013, les routes régionales (+168,0%) et les routes départementales (+4,3%) ont enregistré une progression du nombre d'accidents. En revanche, un fléchissement des accidents est noté au niveau des pistes répertoriées (-28,6%), des autoroutes (-20,5%) et des voiries urbaines (-11,2%).

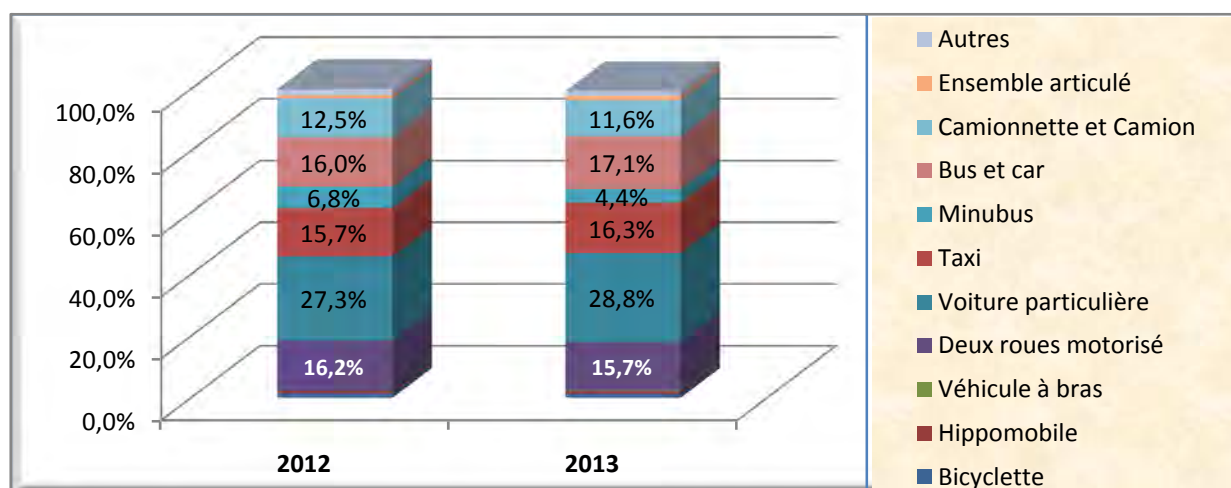
Graphique 13.13 : Récapitulatif des accidents par classe de route


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.6.4.3. Les accidents par genre et état des véhicules impliqués

La part des « voitures particulières » impliquées dans les accidents de la circulation est passée de 27,3% en 2012 à 28,8% en 2013, soit une progression de 1,5 point.

Graphique 13.14 : Récapitulatif des accidents par genre de véhicules



Source : Direction des Transports Terrestres

Conclusion

Le secteur des transports joue un rôle primordial dans le processus de développement économique et social du Sénégal. A cet effet, il occupe une place importante dans les politiques publiques. Cette importance se manifeste tant du point de vue du volume de financement accordé aux investissements dans le secteur qu'à la diversité des intervenants publics et privés.

Ainsi, d'importants projets structurants sont en cours dans les différents sous secteur des transports (Aéroport International Blaise DIAGNE (AIBD), Autoroute AIBD – Mbour, mise en circulation de deux bateaux pour la liaison maritime Dakar-Ziguinchor, travaux de modernisation du Port Autonome de Dakar ;...). La réalisation de l'ensemble de ces projets structurants devrait contribuer à une amélioration sensible de la mobilité de personnes et des échanges commerciaux.

Toutefois, l'absence d'un système d'information statistique intégré du secteur des transports constitue une limite dans la prise en charge correcte de l'ensemble des défis auxquels le secteur fait face.