

ANSD

REPUBLIQUE DU SENEGAL

MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DU PLAN

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE
ET DE LA DEMOGRAPHIE

SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE DU SENEGAL EN 2016

FEVRIER 2019

Directeur Général, Directeur de publication		Babacar NDIR
Directeur Général Adjoint		Allé Nar DIOP
Directeur des Statistiques Economiques et de la Comptabilité Nationale		Mbaye FAYE
Directeur des Statistiques Démographiques et Sociales		Papa Ibrahima Silmang SENE
Directeur du Management de l'Information Statistique		Mamadou NIANG
Conseiller du DG de l'ANSD et Président du Comité de lecture et de validation		Seckène SENE
Conseiller du DG chargé de l'action régionale		Mamadou DIENG

COMITE DE LECTURE ET DE VALIDATION (CLV)

Seckène SENE, Amadou FALL DIOUF, Mady DANSOKHO, Idrissa DIAGNE, Mamadou BALDE, Oumar SENE, Insa SADIO, Mamadou DIENG, Abdoulaye M. TALL, Mahmoud DIOUF, Mamadou AMOUZOU, Atoumane FALL, Ndeye Binta DIEME COLY, Awa CISSOKHO, Momath CISSE, Bintou DIACK, Nalar K. Serge MANEL, Adjibou Oppa BARRY, Ramlatou DIALLO, Djiby DIOP, Alain François DIATTA, El Hadj Malick GUEYE, Mamadou BAH.

COMITE DE REDACTION

AVANT-PROPOS	Seckène SENE
0. PRESENTATION DU PAYS	Djiby DIOP
1. ETAT ET STRUCTURE DE LA POPULATION	Khoudia WADE& Ami Colé CISSE
2. MIGRATION	Awa CISSOKO et Ndèye Lala TRAVARE
3. EDUCATION ET FORMATION	Alioune TAMBOURA & Fatimatou SY
4. EMPLOI	Tidiane CAMARA & Serge MANEL
5. SANTE	Khoudia WADE& Cheikh Ibrahima DIOP
6. JUSTICE	Maguette SARR & Boubacar DIOUF
7. ASSISTANCE SOCIALE	Fatimatou SY & Alioune TAMBOURA
8. EAU ET ASSAINISSEMENT	Ndeye Binta Diémé
9. AGRICULTURE	Kandé CISSE
10. ENVIRONNEMENT	Ndèye Khoudia Laye SEYE
11. ELEVAGE	Ndèye Khoudia Laye SEYE/Kandé CISSE
12. PÊCHE ET AQUACULTURE	Mouhamadou Bassirou DIOUF
13. TRANSPORT	Jean Paul Diagne
14. BTP	Bintou Diack LY/ Mamadou DAFPE
15. PRODUCTION INDUSTRIELLE	Mamadou THIOUB
16. INSTITUTIONS FINANCIERES	Ndèye LO & Malick DIOP
17. COMMERCE EXTERIEUR	El Hadj Oumar SENHOR
18. COMPTES ECONOMIQUES	Adama SECK & Khoudia Laye SEYE
19. PRIX A LA CONSOMMATION	El Hadji Malick CISSE & Baba NDIAYE
20. COÛT A LA CONSTRUCTION	Mor LÔ
21. FINANCES PUBLIQUES	Hamady DIALLO & Seynabou SARR & Madiaw DIBO
22. MINES ET CARRIERES	Wouddou Dème KEITA

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 transport, sous ses différents modes, est un secteur moteur du développement. Il permet et facilite la mobilité des personnes et des biens dans le cadre de leurs activités économiques et sociales.

Au Sénégal, le transport est géré sur le plan institutionnel par plusieurs départements ministériels selon le mode. Nous avons le Ministère des infrastructures et routières et du désenclavement qui gère le transport terrestre composé du transport routier et ferroviaire, le Ministère de l'économie maritime qui gère le transport maritime et le Ministère des transports aériens qui prend en charge le transport aérien.

L'Etat a mis en place une stratégie pour booster le secteur en améliorant la qualité du parc et construisant de nouvelles infrastructures qui améliorent l'accessibilité de nouvelles zones d'habitation ou d'activités économiques.

Dans son document de référence qui oriente toutes ses décisions à savoir le PSE, l'Etat accorde une place particulière au transport sous toutes ses formes (terrestre, aérien, maritime, ferroviaire). L'année 2016 a été marquée par la finalisation de la route Dakar-Sindia ; l'inauguration du pont de l'émergence, de la troisième section de la VDN et de la route des grandes Niayes. Ce qui a contribué à améliorer la part en bon état des routes revêtues, passant de 73 % en 2015 à 77% en 2016.

C'est ainsi que les actions dans le secteur sont articulées sur trois axes stratégiques à savoir :

- i. la réhabilitation, l'extension et l'entretien des infrastructures ;
- ii. l'implication du secteur privé dans le financement du secteur ;
- iii. la mise en place d'une stratégie nationale de développement du secteur en milieu rural, dans le but de redynamiser les activités agricoles et réduire les inégalités.

Dans cette partie, l'analyse économique du secteur du transport est effectuée en suivant sa contribution au PIB ainsi qu'une analyse par mode sur les activités de transport et la dynamique sectorielle. La sécurité routière a également été abordée.

XIII.1. TRANSPORT ET ECONOMIE

XIII.1.1. ANALYSE DE LA PRODUCTION ET DE L'UTILISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

La contribution des services de transport au PIB est estimée à 3,6% en 2016. Cette part est restée constante par rapport à 2015. En 2014, elle était de 3,8% en liaison avec les grands investissements qui ont été réalisés sur les infrastructures pour améliorer la mobilité en milieu urbain et rural.

Tableau XIII-1 : Contribution des services de transports à la valeur ajoutée

	2014	2015	2016Pr
Valeur ajoutée au prix courant	373 644	383 263	453 116
Services de transport	366 130	377 104	446 561
Services de poste et de courrier	7 514	6 159	6 555
Valeur ajoutée en volume (Prix N-1)		372 853	394 604
Services de transport		366 686	387 755
Services de poste et de courrier		6 167	6 849
Part dans le PIB	3,8%	3,6%	3,6%

Source : ANSD. Comptes nationaux

Les services de transport proviennent essentiellement des unités économiques sous forme de production à hauteur de 91,9%. Les importations constituent 37,2% de l'offre de services de transport.

Quant à l'emploi de ces ressources en services de transport, il est destiné essentiellement à la consommation intermédiaire des entreprises soit 68,5%. Les

services de transports sont, en outre, utilisés en consommation finale par les ménages à hauteur de 22,3% et exportés avec une part de 9,3%.

S'agissant des échanges extérieurs de services du transport, un déficit a été enregistré depuis 2014 (-297 615 millions de FCFA) et s'est aggravé en 2016 (-303 155 millions de FCFA).

Tableau XIII-2 : Equilibre Ressources Emplois (ERE) de la branche transport (en milliards de FCFA)

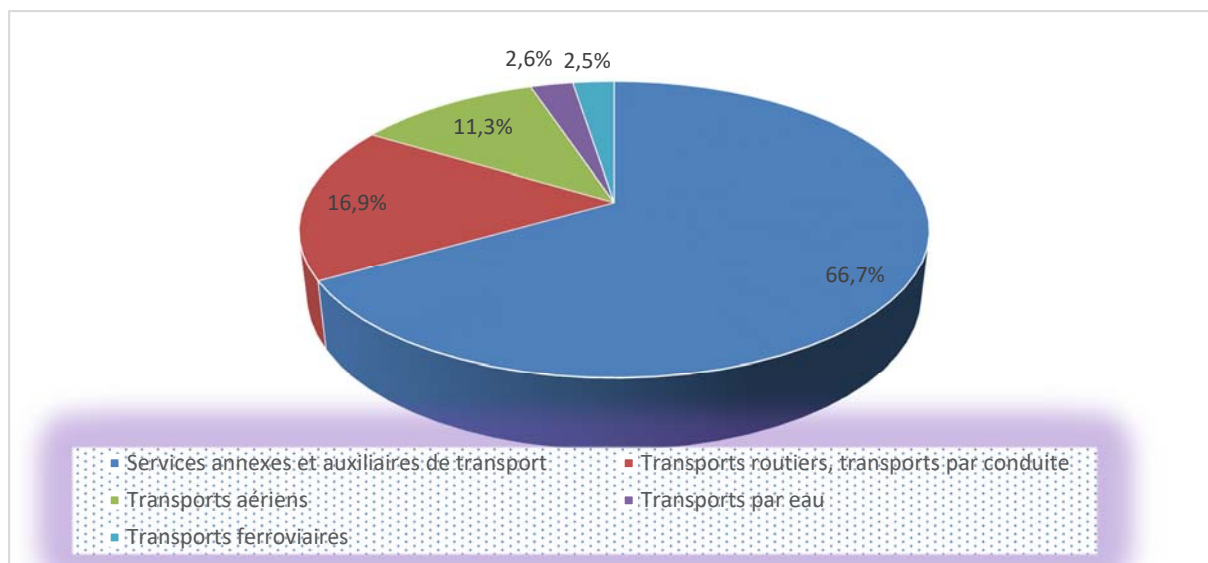
	2014	2015	2016Pr
Total Ressources	927 664	1 013 000	1 087 027
Production	866 827	933 143	999 098
Importations	392 398	411 922	403 879
Marges de transport	-324 496	-326 016	-309 640
Subventions sur les produits	-7 290	-6 253	-6 525
TVA	225	204	215
Total Emplois	927 664	1 013 000	1 087 027
Consommation Intermédiaire	603 724	685 300	744 360
Dépense de consommation finale	229 157	233 676	241 943
Exportations	94 783	94 024	100 724

Sources : ANSD. Comptes nationaux

XIII.1.2. ANALYSE FINANCIERE DES ENTREPRISES MODERNES DU SECTEUR DU TRANSPORT

La structure du chiffre d'affaires par mode de transport montre une répartition inégalitaire. Les services annexes et auxiliaires de transport constitués par la manutention et les services d'intermédiation ont la part la plus importante du chiffre d'affaires du secteur en 2016, soit 66,7%, suivis de ceux du transport routier (16,9%). Le transport maritime et le transport ferroviaire ont les parts les plus faibles, soit respectivement 2,6% et 2,5%.

Graphique XIII-1 : Structure du chiffre d'affaires des entreprises modernes du transport en 2016



Source : ANSD

Le chiffre d'affaires des entreprises du transport a progressé de 4,2%. Il a enregistré une tendance haussière depuis 2012. Cependant, cette évolution à la hausse n'est pas observée dans tous les sous-secteurs, notamment pour le transport ferroviaire et le transport aérien.

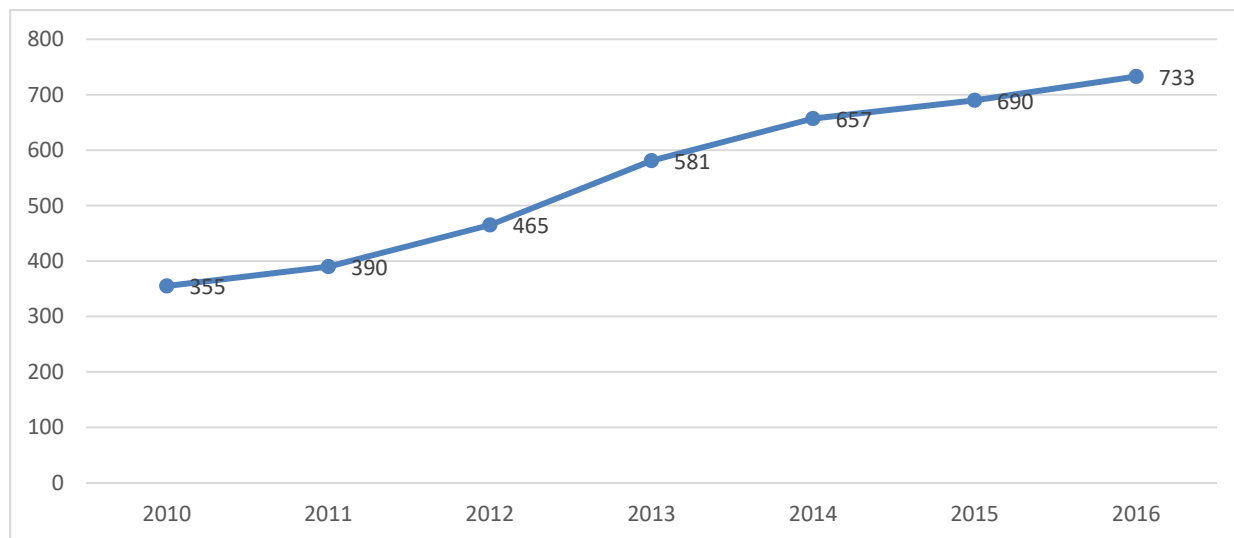
Tableau XIII-3 : Structure et évolution du chiffre d'affaires par mode de transport des entreprises du formel

	2012	2013	2014	2015	2016
Transports ferroviaires	17 710	20 334	17 976	14 384	14 948
Transports routiers, transports par conduite	78 969	89 061	94 896	101 116	100 162
Transports par eau	5 316	13 788	16 535	18 097	15 392
Transports aériens	89 424	91 938	76 556	66 808	66 536
Services annexes et auxiliaires de transport	297 402	319 955	336 703	366 794	394 112
Total transports	488 821	535 076	542 666	567 199	591 150

Source : ANSD

En termes de nombre, l'effectif des entreprises du secteur moderne a connu une tendance haussière de 2010 à 2016 avec une progression moyenne annuelle de 10,9%. En 2016, le nombre d'entreprises s'est accru de 6,2% par rapport à l'année précédente, alors qu'en 2015, l'effectif avait augmenté de 5,0%.

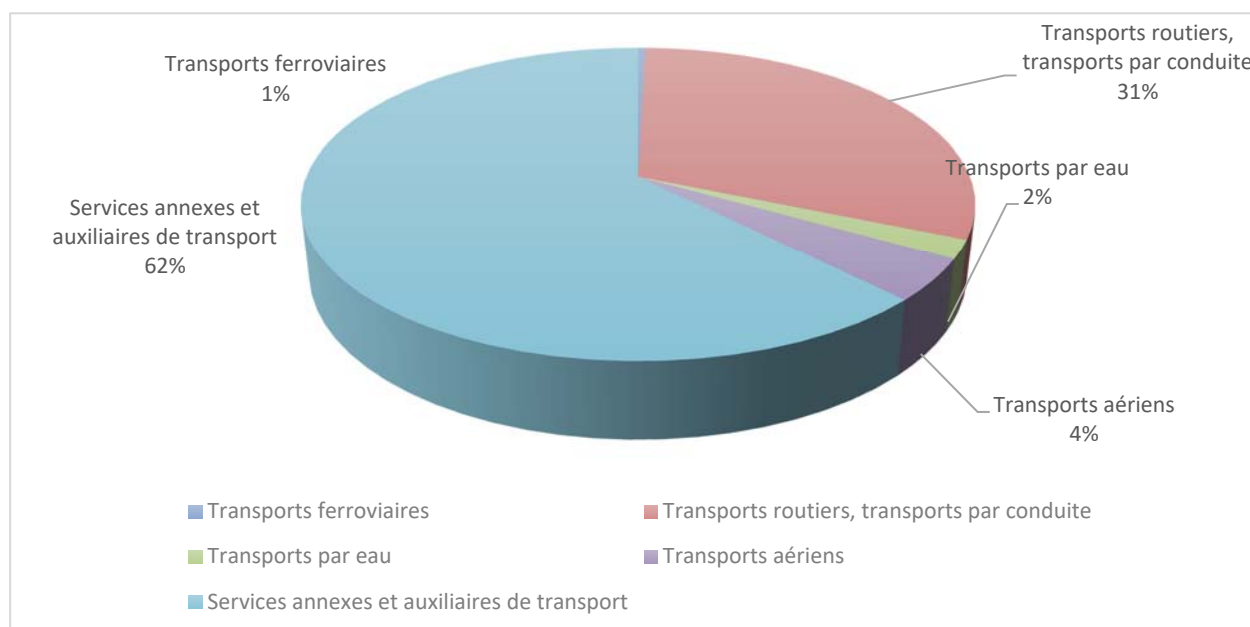
Graphique XIII-2 : Evolution de nombre d'entreprise du secteur moderne



Source : ANSD

Le type d'unités le plus représenté dans les entreprises de transport est celui des services annexes et auxiliaires (62%). Elles s'activent essentiellement dans l'entreposage et la manutention, ainsi que dans les services d'intermédiation tels que le transit. Elles sont suivies de ceux des transports routiers (31%). Les unités du transport aérien, du transport par eau et du transport ferroviaire représentent respectivement 4%, 2% et 1%.

Graphique XIII-3 : Répartitions des entreprises modernes du transport selon le mode



Source : ANSD

XIII.1.3. LES PRIX A LA CONSOMMATION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

Eu égard à la structure des consommations obtenues à partir de l'enquête budget consommation, les dépenses des ménages dans le groupe transport de la nomenclature COICP (Nomenclature utilisée pour le suivi des prix à la consommation des biens et services) sont consacrées essentiellement aux services de transport routier de passagers, aux achats de carburants, de lubrifiants et de véhicules.

En 2016, les prix à la consommation de produits du groupe transport se sont repliés de 1,5%, alors qu'en 2015, ils avaient baissé de 2,1%. Sur les cinq dernières années, l'indice des prix est passé de 105,3% à 102,2%. La baisse des prix du groupe « transport » en 2016 est liée au fléchissement de ceux liés à « l'utilisation de véhicules » (-5,7%), « l'achat de véhicules » (-0,3%). Ce fléchissement est, cependant, atténué par l'accroissement des prix du poste « services de transport » (0,1%).

Tableau XIII-4 : Evolution des prix du groupe « transport »

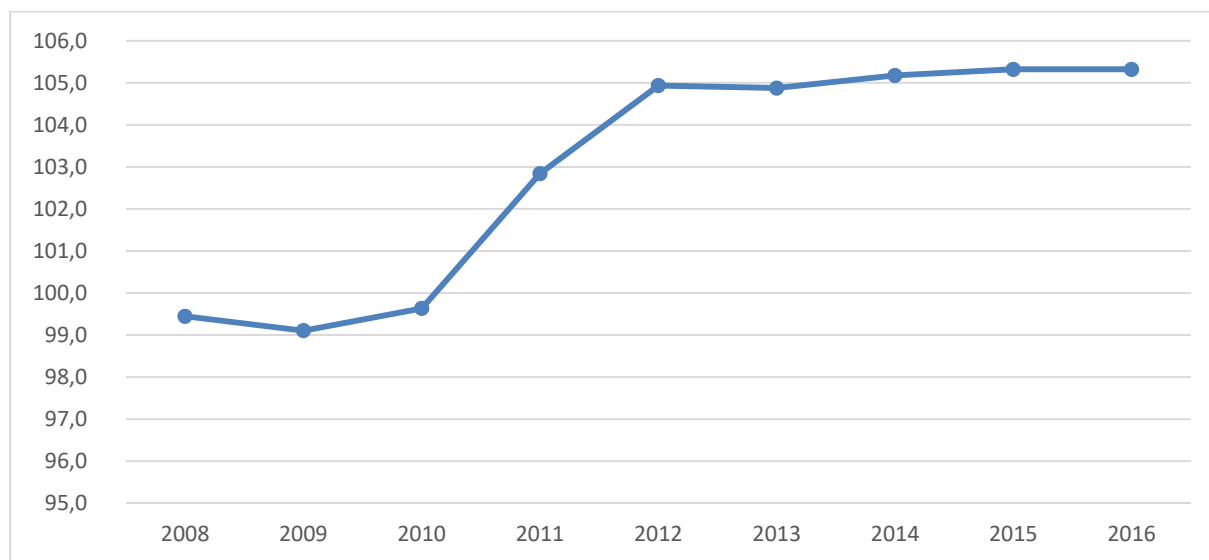
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	moy16/ moy-15
Transports	103,4	105,3	105,7	105,9	103,7	102,2	-1,5
Achat de véhicules	96,2	95,4	95,3	95,5	95,5	95,2	-0,3
Automobile	95,9	95,2	95,2	95,5	95,5	95,2	-0,3
Cycle, motocycle et véhicule à traction animale	101,9	101,1	99,9	96,0	96,0	96,2	0,3
Dépenses d'utilisation des véhicules	106,6	108,8	110,9	111,4	102,1	96,3	-5,7
Pièces détachées et accessoires	102,0	101,0	100,8	100,9	100,5	101,6	1,1
Carburants et lubrifiants	108,5	111,6	114,1	113,6	101,6	94,3	-7,3
Entretien et réparations de véhicules particuliers	99,3	99,9	100,8	106,0	103,3	103,6	0,3
Autres services relatifs aux véhicules personnels	107,3	106,1	106,7	106,3	106,1	106,1	-
Services de transport	102,9	104,9	104,7	104,8	105,2	105,3	0,1
Transport routier de passagers	102,8	104,9	104,9	105,2	105,3	105,3	-
Transport aérien de passagers	103,8	104,7	103,3	99,7	103,6	105,1	1,4
Autre type de transport de passagers et autre service de transport	100,5	100,9	100,9	100,9	101,0	101,2	0,1
Indice général	102,3	103,8	104,5	103,2	103,5	104,1	0,6

Source : ANSD

La baisse des prix des carburants et lubrifiants de 7,3% est à l'origine de la chute de ceux en relation avec l'utilisation de véhicules (-5,7%). Toutefois, elle est amoindrie par l'accroissement des prix des pièces détachées (1,1%) et des frais de « réparation et d'entretien » (0,3%).

Pour ce qui des prix des « services de transport », l'augmentation est en liaison avec celle des prix du transport aérien de 1,4%. Les prix des services de « transport routier » n'ont pas enregistré de variation en 2016. Cette stabilité des prix a été observée depuis 2012. La progression la plus forte de ces prix est relevée en 2011 (3,2%).

Graphique XIII-4 : Evolution des prix des transports routiers



Source : ANSD

XIII.2. ANALYSE DE LA DYNAMIQUE SECTORIELLE PAR MODE DE TRANSPORT

Cette partie sur la dynamique sectorielle est captée à travers l'évolution du trafic selon le mode de transport. Egalement, elle présente la situation du parc, du réseau routier ainsi que celle des infrastructures. Elle se termine par l'analyse de la sécurité.

XIII.2.1. ANALYSE DU TRAFIC PAR MODE

XIII.2.1.1. Le transport aérien

Le trafic aérien est appréhendé à travers le mouvement d'aéronefs, le nombre de passagers et le volume du fret. Les données du tableau ci-dessous portent sur l'aéroport international Léopold Sédar Senghor et de celui de Ziguinchor ainsi que des aérodromes de Kaolack, Ziguinchor et Kolda.

En 2016, le nombre d'aéronefs ayant quitté ou atterri sur le sol sénégalais s'est replié de 4,8% par rapport à 2015. Cette situation s'explique par la baisse des deux flux : arrivée (-5,2%) et départ (-4,4%).

S'agissant du nombre de passagers, l'accroissement de 3,7% est lié à une augmentation de 6,4% aussi bien pour les départs que pour les arrivées. Cette hausse est amoindrie par le repli des passagers en transit de 23,3%.

Le volume du fret a augmenté de 4,4% en liaison avec celle des arrivées de 14,9% et atténuée par le repli des départs de 3,4%.

Tableau XIII-5 : Situation nationale du trafic aérien

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var
MOUVEMENTS D'AERONEFS (en nombre)	41 505	31 886	35 906	37 266	34 827	33140	-4,8%
Départs	20 826	15 549	17 978	18 597	17 372	16599	-4,4%
Arrivées	20 679	16 337	17 928	18 669	17 455	16541	-5,2%
TOTAL PASSAGERS (en nombre)	1 812 469	1 787 943	1 941 586	1 972 928	2 004 020	2 078 756	3,7%
Départs	858 758	846 285	889 020	903 894	922 810	981 844	6,4%
Arrivées	823 161	823 355	875 896	878 237	902 710	960 393	6,4%
En transit	130 550	129 674	176 670	190 797	178 500	136 855	-23,3%
TOTAL FRET (en Tonnes)	24 593	25 773	28 022	31 215	36 019	37 619	4,4%
Départs	13 435	14 245	15 927	17 463	20 656	19 961	-3,4%
Arrivées	11 207	11 527	12 095	13 752	15 363	17 658	14,9%

Source : Agence des Aéroports du Sénégal (ADS)

XIII.2.1.2. Le transport maritime

L'activité du transport maritime au Sénégal s'est développée dans les ports suivants : Port Autonome de Dakar (PAD), port de Ziguinchor et port de Kaolack. Cependant, les statistiques présentées portent sur les débarquements, les embarquements et les navires en escale au Port Autonome de Dakar.

Le trafic total est la somme des débarquements et des embarquements. Il a progressé de 8,1% en 2016 par rapport à 2015. Cette situation est en liaison avec l'accroissement des débarquements de 11,5% et atténuée par un fléchissement des embarquements de 1,6%.

Selon les produits, la hausse des débarquements est due à celle des produits de la pêche (24,3%), du pétrole brut (23,9%) et dans, une moindre mesure, de ceux des hydrocarbures raffinés (1,7%).

S'agissant des embarquements, le repli s'explique par celui du phosphate (-32,1%), amoindri par la progression de ceux des produits de la pêche (12,0%).

Tableau XIII-6 : Trafic du transport maritime (Port Autonome de Dakar) en milliers de tonne

(en milliers de tonnes)	2012	2013	2014	2015	2016	variation (2016/2015)
TOTAL DEBARQUEMENT (gauche)	9 066	9 502	10 156	11 273	12565	11,5%
-Marchandises diverses	7 469	6 666	7 048	8 216	9229	12,3%
-Pétrole brut	881	819	786	836	1036	23,9%
-Hydrocarbures raffinés	859	1 853	2 134	2 036	2070	1,7%
- Produits de la pêche	243	163	188	185	230	24,3%
TOTAL EMBARQUEMENT (droite)	2 803	2 717	3 257	3 915	3851	-1,6%
- Marchandises diverses	2 737	2 238	2 528	2 858	3023	5,8%
- Phosphates	226	297	510	808	549	-32,1%
- Produits de la pêche	167	182	219	249	279	12,0%
TOTAL TRAFIC (gauche)	11 869	12 218	13 413	15 188	16 416	8,1%
NOMBRES D'ESCALES NAVIRES	2 858	2 745	2 643	2 705	2749	1,6%

Source : Agence Nationale des Affaires Maritimes du Sénégal (ANAMS)

XIII.2.1.3. Le transport ferroviaire

Les données sur le trafic ferroviaire concernent les activités du Petit Train de la Banlieue (PTB) et celles de la société Transrail qui gère la liaison Dakar-Bamako. Le premier s'active dans le transport de passagers en reliant Dakar et sa banlieue. Le second a pour fonction principale le transport de marchandises entre le Sénégal et les pays de la sous-région. Améliorer la qualité de ces services permettrait de booster le commerce extérieur sous régional.

En 2016, le trafic de voyageurs du Petit Train de la Banlieue (PTB) a enregistré une hausse de 13,9% par rapport à 2015.

Pour ce qui du trafic de marchandises de Transail, il s'est replié de 64,3% en 2016 par rapport à 2015. Ce fléchissement s'explique par celui des importations (-55,6%) et des exportations (-68,8%).

Tableau XIII-7: Evolution du trafic de voyageurs et de marchandises

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	var
Trafic voyageurs du PTB (nombre de voyageurs)	3 811 189	2 434 714	2 434 021	2 562 718	2 826 488	2 711 589	3 087 299	13,9
Trafic de marchandises (tonne)	317 333	283 166	188 696	288 086	244 858	210 008	74 989	-64,3%
Exports de marchandises (tonne)	276 925	226 187	161 863	213 507	176 160	138 087	43074	-68,8%
Imports de marchandises (tonne)	40 408	56 978	26 833	74 579	68 698	71 921	31915	-55,6%

Sources : PTB/TRANSRAIL SA

XIII.2.2. DEPENSES EN INFRASTRUCTURES DANS LE TRANSPORT

Dans cette partie, sont présentés les efforts qui ont été accomplis par l'Etat en termes d'investissement dans les infrastructures de transport en 2016.

XIII.2.2.1. Infrastructures de transport routier

Les dépenses de l'Etat dans les infrastructures de transport routier améliorent l'accessibilité des zones, favorisent le déplacement des populations et renforcent l'activité économique. Ces dernières années, l'Etat a beaucoup investi aussi bien dans l'amélioration de la qualité du réseau routier que dans la création de nouvelles voies. Ce qui a permis de réduire de façon considérable le nombre d'accidents.

L'Ageroute, qui constitue le bras technique de l'Etat dans la mise en oeuvre de son programme de développement des infrastructures routières, a contribué en 2016 à la réalisation de plusieurs activités qui ont porté essentiellement sur :

- la réhabilitation des routes Passy-Sokone, Dahra-Linguère, le contournement de Tivaouane et l'aménagement de pistes connexes ;
- la finalisation de la voie AIBD-Sindia et la route Sindia-Popenguine ;
- la finalisation de la troisième section de la VDN ;
- la finalisation de la route des grandes Niayes Rufisque Bayakh Noto-Diogo-Lompoul
- la mise en oeuvre du PERA en 2016 ;
- L'élargissement de la route des Niayes ;
- la continuation des travaux de la deuxième section de la VDN ;
- le programme de modernisation des villes.

En 2016, les grands travaux de construction se sont poursuivis dans les grands axes tels que : Fatick-Kaolack ; Dinguiray-Nioro-Keur Ayib ; Touba-Dahra ; Joal-Samba Dia-Djiffer.

Ces projets ont été réalisés grâce à la mise en place d'un budget assez consistant de l'Etat et des partenaires techniques et financiers. En 2016, le montant consacré aux dépenses s'est élevé à 478,3 milliards contre 312,4 milliards en 2015, alors qu'en 2014, il s'élevait à 114,0 milliards de FCFA. Cette tendance haussière qui s'est amorcée en 2014 montre l'intérêt de l'Etat pour le secteur en vue d'en faire le pivot de la croissance.

Les partenaires, vu l'importance qu'ils accordent au secteur en liaison avec sa contribution à la croissance et à la réduction de la pauvreté, ont apporté un financement de près 50% du budget total.

Il faut, toutefois, souligner la part non négligeable du budget (50 milliards de FCFA) allouée à l'entretien du réseau routier. En effet, le montant attribué est de 52 milliards en 2016 contre 53,9 milliards de FCFA en 2015 et 51 milliards de FCFA en 2014.

En outre, l'Etat accorde une priorité au monde rural en créant des pistes qui serviront à développer le marché local à travers l'écoulement de la production. Le PUDC (Plan d'Urgence de Développement Communautaire) intervient dans ce volet des infrastructures pour désenclaver les zones de production.

XIII.2.2.2. Infrastructures de transport aérien

En ce qui concerne le transport aérien, le Sénégal dispose d'un aéroport international celui de Léopold Sédar Senghor (LSS) et des aérodromes régionaux à savoir ceux de Saint-Louis, Kaolack, Tambacounda, Ziguinchor et Cap Skiring. Le projet phare en infrastructures dans ce sous-secteur est la construction de l'Aéroport International Blaise DIAGNE (AIBD) dont les travaux ont démarré en 2007 et la livraison est prévue en fin 2017. Les activités de l'aéroport ont démarré en décembre 2017.

XIII.2.2.3. Infrastructures du transport maritime

Les activités du secteur du transport maritime sont concentrées au niveau du Port autonome de Dakar. Sa gestion est assurée par la Société Nationale du Port Autonome de Dakar (SONAPAD). Il est constitué de trois terminaux, à savoir le terminal à conteneurs dont la gestion est confiée depuis 2008 à la société Dubaï Port World (DPW) pour 25 ans, le terminal RORO du mole 2 dont le groupe Bolloré est depuis 2014 le concessionnaire et le terminal à vrac concédé en 2014 à Necotrans. Des investissements sont envisagés à savoir la construction d'un terminal fruitier et céréalier ainsi que l'aménagement du môle 3 qui facilite les échanges avec le Mali.

XIII.2.2.4. Infrastructures ferroviaires

Le réseau ferroviaire n'a pas bénéficié de financement substantiel, malgré l'état de vétusté du matériel. Les principales lignes ferroviaires sont celles du PTB, la ligne Dakar-Bamako et la ligne de desserte des Industries Chimiques du Sénégal (ICS) qui exploitent les mines de Taïba, de Lam Lam et du zircon.

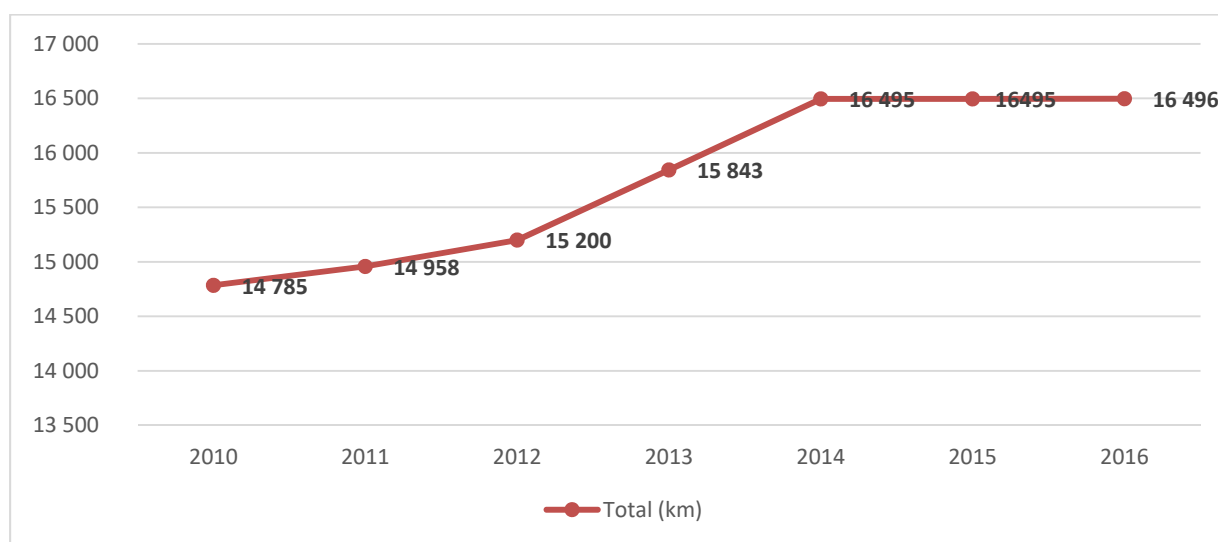
XIII.2.3. SITUATION NATIONALE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, DU PARC ROULANT ET DES CONDITIONS DE TRANSPORT

Cette partie illustre l'état du réseau routier, la structure du parc automobile et de sa répartition régionale ainsi que de la sécurité routière.

XIII.2.3.1. Situation du réseau routier

Le réseau routier du Sénégal s'étale en 2016 sur 16 496 kilomètres contre 16 495 kilomètres en 2015. Cette situation montre une stabilité en termes de kilomètres de route du réseau. En effet, les politiques sur le réseau sont plus orientées vers la réhabilitation et l'entretien. Elles visent à améliorer la qualité ou l'état des routes. Cette amélioration de la qualité du réseau a entre autres permis de réduire le nombre d'accident.

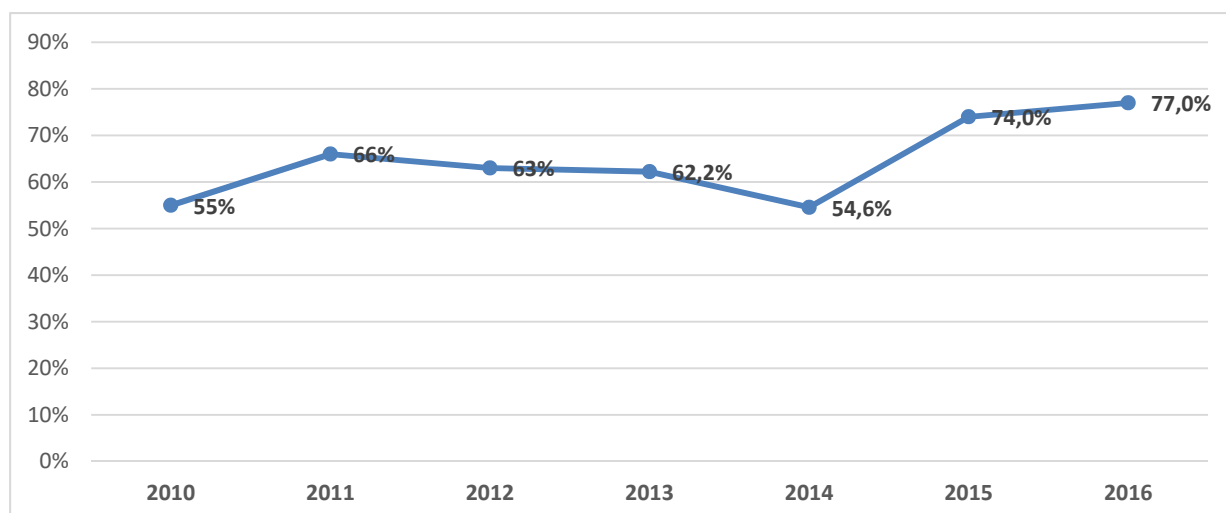
Graphique XIII-5 : Evolution du réseau routier en (km)



Source : AGEROUTE

Le part des routes en bon ou moyen état s'est établi à 77% en 2016 contre 73% en 2015, alors qu'en 2014, elle était de 54,6%. Par ailleurs, pour les routes non revêtues, une amélioration de la qualité est également constatée. Ainsi, la part des routes en bon état dans le réseau non revêtu est estimé à 47% en 2016 contre 43,9% en 2015.

Graphique XIII-6 : Evolution des routes revêtues en bon/moyen état

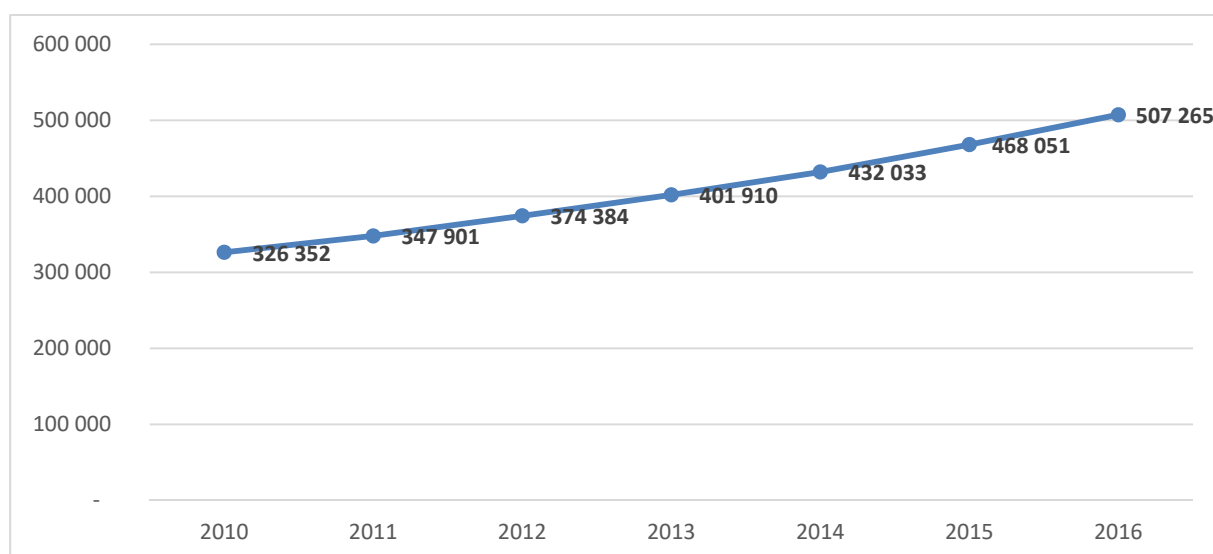


Source : AGERROUTE

XIII.2.3.2. Situation du parc automobile

Le parc automobile au Sénégal s’est établi à 507 265 véhicules en 2016 contre 468 051 véhicules, soit une progression de 8,4%. En 2015, le parc avait enregistré une évolution de 8,3%.

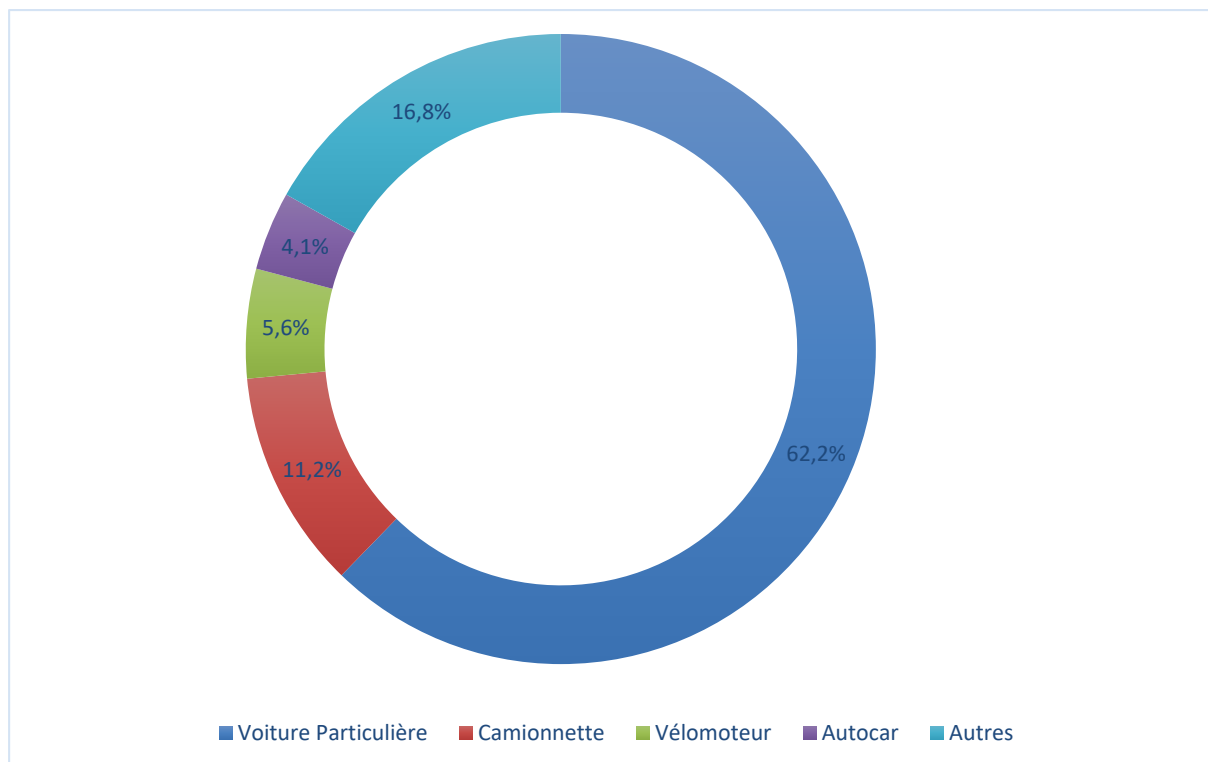
Graphique XIII-7 : Evolution du parc automobile



Source : Direction des Transports Routiers

Il est constitué essentiellement de voitures particulières, soit 62,2%. Les camionnettes viennent en seconde position avec 16,8%, suivies de vélomoteurs qui représentent 5,6% et des autocars (4,1%).

Graphique XIII-8 : Structure du parc automobile en 2016



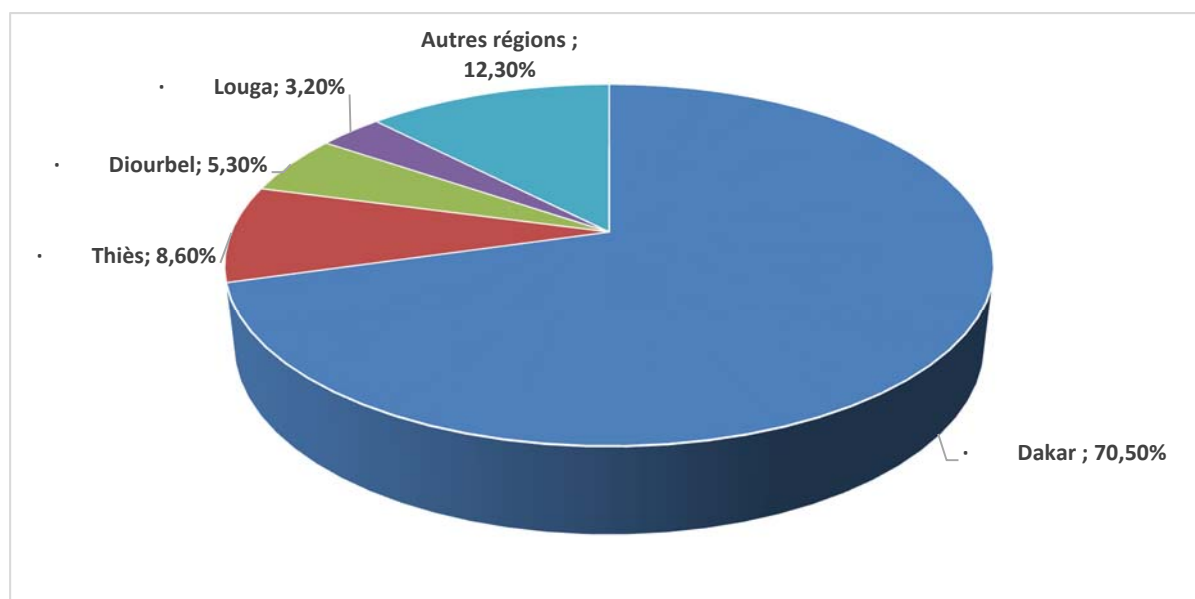
Source : Direction des Transports Routiers

XIII.2.3.3. Evolution et répartition du parc par région

Le parc automobile du Sénégal a connu une hausse de 8,3% en 2015. La région de Kaffrine a enregistré la progression la plus importante, soit 51,8%, suivie de celles de Sédhiou (29,5%) et de Kédougou (18,4%). Tandis que la région de Dakar enregistre une progression de 7,4%. La région de Louga a, par contre, connu une progression modérée, soit 5,1%.

Le parc automobile est inégalement réparti par régions. Pour l'année 2016, il est plus concentré dans la région de Dakar (71,2% en 2016 contre 70,5% en 2015), suivie de la région de Thiès (8,2% en 2016 contre 8,6% en 2015) et de Diourbel (5,1% en 2016 contre 5,3% en 2015). Les régions de Sédhiou, Kaffrine et de Kédougou disposent des parts les plus faibles, soit respectivement 0,1%, 0,2%, 0,3%.

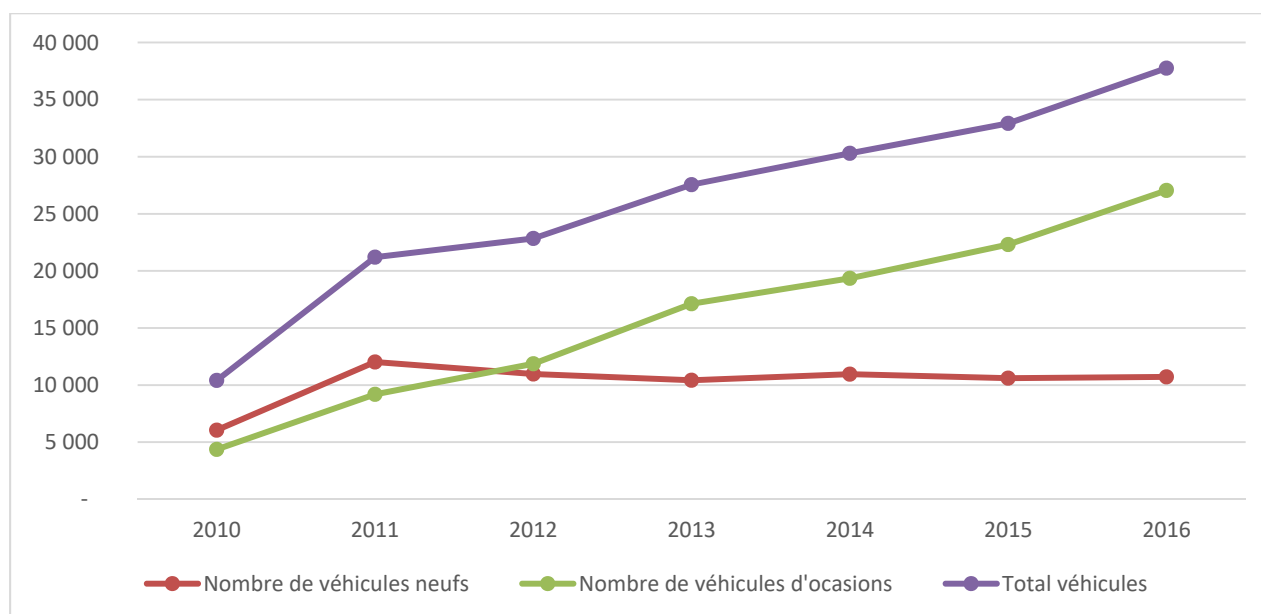
Graphique XIII-9 : Répartition du parc automobile par région



Source : Direction des Transports Routiers

En 2016, les nouvelles immatriculations de véhicules ont cru de 14,7%, contre 8,6% en 2015 et 20,6% en 2012. Cette hausse considérable en 2012 est imputable à l'augmentation des véhicules d'occasion de 21,2%, consécutive au relèvement de l'âge des véhicules à l'importation de 5 à 8 ans.

Graphique XIII-10 : Evolution des nouvelles immatriculations selon l'état du véhicule



Source : Direction des Transports Routiers

XIII.2.3.4. Importations de matériel de transport

Le Sénégal ne disposant pas d'entreprises de fabrication de matériel de transport, une grande partie du matériel est importée. Il faut, toutefois, signaler l'existence de

deux usines de montage de véhicules, à savoir celle des bus de la marque indienne TATA Senbus SA et celle de CCBM.

Les importations en matériels de transport en 2016 se sont établies à 270 milliards, alors qu'en 2015, elles sont estimées à 227,7 milliards, soit une augmentation de 18,5%. En 2015, l'accroissement était estimé à 16,4%.

Dans les importations de matériels de transports, les véhicules particuliers ont la part plus importante (30,8%), suivis des véhicules de transport de marchandises (20,4%) et des véhicules de transport en commun (15,4%). Quant aux achats de l'extérieur en matériel de transports maritime et ferroviaire, leur part s'élève respectivement à 3,8% et 1,3%. Ces secteurs ne sont pas développés au Sénégal. Au vu de la configuration géographique, le Sénégal gagnerait à accroître les dépenses allouées à ces secteurs.

Les importations de pièces détachées représentent une part importante de 10,2%, comme on peut le noter dans le tableau suivant :

Tableau XIII-8 : Structure des importations de matériels de transport en 2015 (En million de FCFA)

	2012	2013	2014	2015	2016
Matériel pour transport ferroviaire	7 174	7 001	2 238	2 448	3 575
Véhicule pour transport en commun	16 101	6 897	16 024	12 917	41 697
Véhicule particulier	66 535	70 869	70 999	70 760	83 162
Véhicule pour transport de marchandises	45 801	39 729	48 758	61 511	55 034
Pièces détachées de véhicule	21 165	22 052	19 989	23 145	26 854
Motocycle et bicyclette	4 901	4 303	5 755	4 165	5 066
Transport aérien	1 135	2 438	958	597	670
Transport maritime	14 222	10 064	1 670	9 891	10 423
Autres matériels de transport	24 076	20 216	29 227	42 270	43 457
Transport	201 111	183 569	195 619	227 704	269 939
Total importations	2 948 394	2 910 724	2 934 480	3 032 912	2 974 349

Source : ANSD

En 2016, les importations de véhicules particuliers ont pour origine principalement le Japon (21,4%), la France (19,5%), les Etats Unis (9,6%), la Belgique (9,3%) et l'Allemagne (4,0%).

S'agissant des véhicules de transport en commun, ils proviennent essentiellement de l'Inde (92,8%), du Japon (2,7%) et de la France (2,0%).

Pour les pièces détachées, elles sont achetées principalement à partir de l'Inde (32,8%) de la France (16,7%) et de la République Populaire de Chine (13,1%).

XIII.2.3.5. Sécurité routière

La sécurité routière est abordée sous l'angle du nombre d'accidents qui ont eu lieu par année et ont été déclarés par les services de la police ou de la gendarmerie. Le tableau ci-dessous présente les données sur le nombre d'accidents par zone. En 2016, le nombre d'accidents a cru de 16,7% en raison de l'augmentation de ceux en zone urbaine de 17,4%.

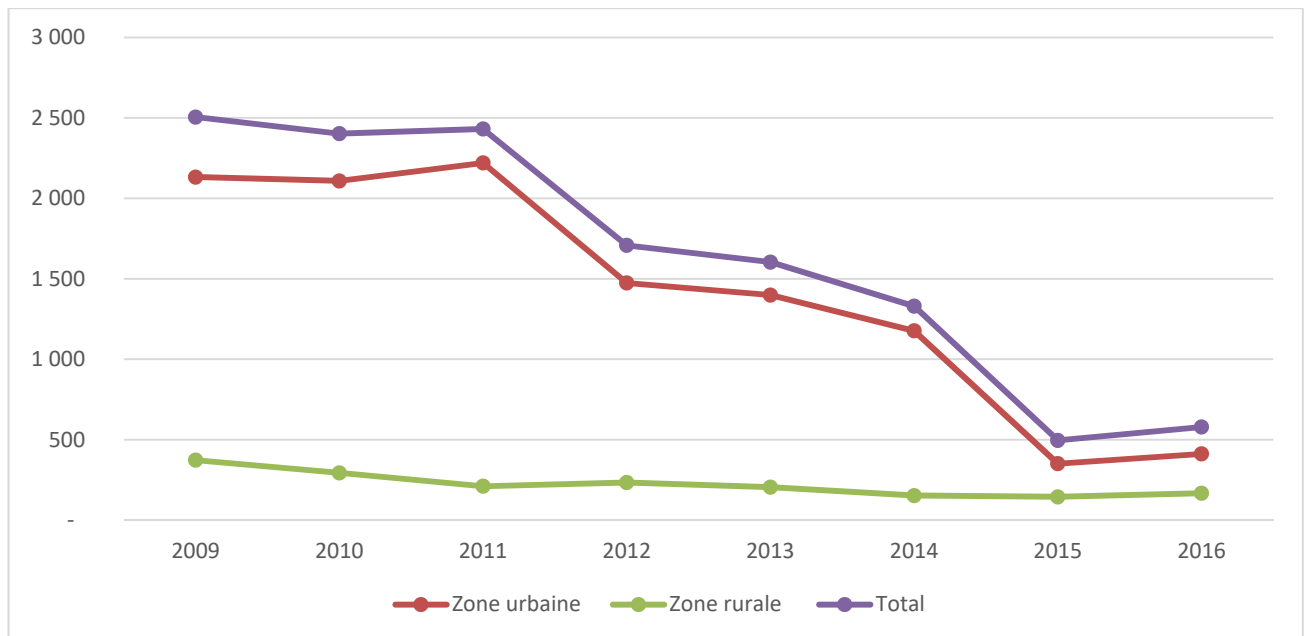
Tableau XIII-9 : Nombre d'accidents selon le milieu de résidence

Milieu	2012	2013	2014	2015	2016	Variation
Zone urbaine	1 474	1 397	1174	351	412	17,4%
Rurale en agglomération	123	84	68	71	71	0,0%
Rurale hors agglomération	111	121	85	74	96	29,7%
Non codé		2	3	0	0	
Total	1 708	1 604	1 330	496	579	16,7%

Sources : Direction des Transports Routiers

Dans le milieu rural hors agglomération, le nombre d'accidents a connu une importante progression de 29,7% en 2016. Il faut constater la prédominance des accidents en zone urbaine.

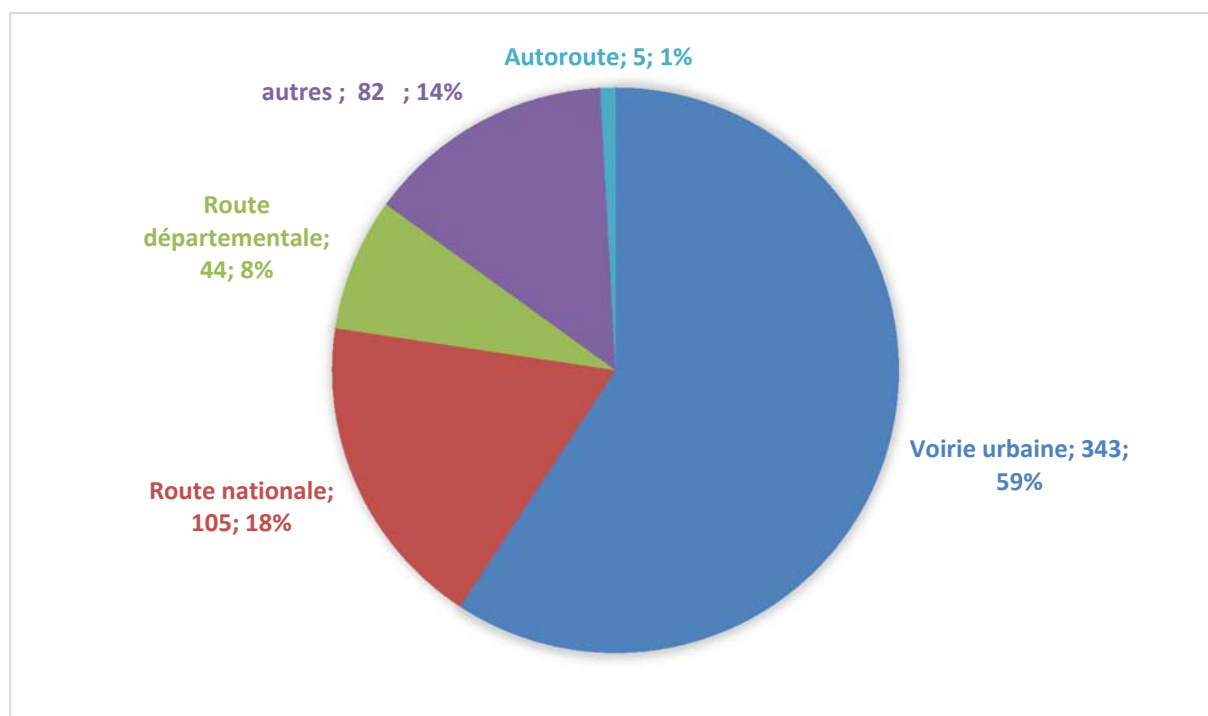
Graphique XIII-11 : Evolution du nombre d'accidents par milieu de résidence



Sources : Direction des Transports Routiers

Selon le type de route, Il ressort du graphique ci-dessous que 59% des accidents se sont produits en voirie urbaine en 2016 contre 45,8% en 2015. Les routes nationales viennent en seconde position avec 18%, suivies des routes départementales (8%) et de l'autoroute (1%). L'autoroute enregistre moins d'accidents que les autres voies.

Graphique XIII-12 : Répartition des accidents selon le type de route en 2015



Sources : Direction des Transports Routiers

Le tableau ci-dessous présente la situation des véhicules qui ont été affectés par un accident. L'effectif des véhicules affectés par un accident est de 697 en 2016 contre 620 en 2015, soit une hausse de 12,4%. Selon l'état des véhicules, 93,9% sont dans un état normal au moment de l'accident.

Tableau XIII-10 : Répartition du nombre d'accident selon l'état des véhicules

Volume de chargement (nombre)	2013	2014	2015	2016	Var (en %)
Normal	1 932	1 697	582	650	11,7%
Excessif	24	3	6	5	-16,7%
Aucun	108	101	21	26	23,8%
Non codé	22	13	11	16	45,5%
Total	2 086	1 814	620	697	12,4%

Source : Direction des Transports Routiers

En 2016, le nombre de véhicules affectés par un accident a progressé de 12,4% par rapport à 2015. Cette hausse vient rompre la tendance baissière amorcée depuis 2012. Le type de véhicule le plus touché par les accidents reste les voitures particulières avec 35,6% en 2016 contre 36,8% en 2015, suivi des bus et cars (20,9% en 2016 contre 16,8% en 2015) et des taxis (12,9% en 2016 contre 29,9% en 2015).

Tableau XIII-11: Le nombre de véhicules qui font accident selon le type

Genre de véhicule	2012	2013	2014	2015	2016
Bicyclette	36	26	20	7	7
Véhicule hippomobile	17	18	14	10	3
Véhicule à bras	1	7	2	2	5
Deux roues motorisées	369	327	335	69	42
Voiture particulière	623	601	515	228	248
Taxi	359	340	287	67	87
Minibus	156	91	50	14	20
Bus et car	364	357	328	104	146
Camionnette et camion	286	243	196	85	79
Ensemble articulé	26	31	22	7	28
Autres	45	31	35	18	27
Non codé		16	10	9	5
Total	2 282	2 086	1 814	620	697

Source : Direction des Transports Routiers

Le nombre de décès occasionnés par les accidents est évalué à 55 cas en 2016 contre 225 en 2015, soit une baisse de 75%. Toutefois, le nombre d'accidents pour lesquels des incidences corporelles ont été enregistrées ont augmenté de 10,6% en 2016. La baisse du nombre de décès serait liée à l'amélioration de la qualité des routes.

Tableau XIII-12 : Répartition des personnes touchées par les accidents

Type d'accidents	2012	2013	2014	2015	2016	Var (%)
Nombre d'accidents corporels	2 438	1 604	1 271	452	500	10,6%
Nombre de décès	162	175	93	225	55	-75,6%
Nombre de blessés	2 650	2 147	1 738	866	876	1,2%

Source : Direction des Transports Routiers

Conclusion

Le transport routier constitue le mode dominant au Sénégal. Le secteur du transport constitue une priorité de l'Etat du Sénégal. Elle a contribué à la création de richesse à hauteur de 3,6%. Cette part est stable par rapport à l'année précédente. La diversification de l'offre de transport pourrait constituer un apport substantiel pour booster son apport dans le PIB et, par ricochet, contribuer à réduire la pauvreté. En effet, la grande côte maritime constitue un atout pour renforcer le transport maritime. Quant au ferroviaire, son développement pourrait renforcer les échanges du Sénégal avec les pays de la sous-région.

L'offre des services de transports provenant du niveau interne et du reste du monde (respectivement 91,9% et 37,2%) est destinée essentiellement aux entreprises sous forme de consommations intermédiaires (68,5%) et en consommation finale par les ménages (22,3%).

L'activité des transports est analysée au travers des statistiques sur le trafic selon le mode. En 2016, pour le mode aérien, le nombre d'aéronefs s'est replié de 4,8%, alors que celui des passagers a cru de 3,7%. Pour l'activité maritime, le trafic (embarquements et débarquements) a progressé de 8,1%. Quant au ferroviaire, le nombre de passagers du PTB a connu une hausse de 13,9%. Cependant, le trafic de marchandises à travers Transrail s'est replié de 64,3%.

La valeur consentie en matière d'investissement dans le secteur du transport s'est établie à 478,3 milliards de FCFA. Les partenaires techniques et financiers y ont contribué à hauteur de 50%. Pour maintenir la qualité du réseau routier, l'Etat a alloué un budget de 52 milliards au Fonds d'Entretien Routier Autonome en 2016. Ainsi, la part du réseau routier en bon état est passée de 74% en 2015 à 77% en 2016.

Concernant le parc automobile, il a augmenté de 8,4% en 2016 contre 8,3% en 2015. Il est concentré essentiellement dans la région de Dakar (71,2%).

S'agissant de la sécurité routière, les données montrent une hausse de 16,7% du nombre d'accidents en 2016. Toutefois, le nombre de décès a enregistré une forte baisse (75%).

En termes de perspectives dans le secteur du transport, des projets ont été initiés et vont continuer en 2017. Il s'agit essentiellement de l'autoroute Thiès-Touba, de la VDN (Cices-Golf club), de la route Samba Dia-Jaol-Djiffer, de la réhabilitation de la route Dinguiraye-Nioro-Keur Ayib et de la deuxième section de la VDN.

La construction de nouveaux terminaux et du port sec pour desservir le Mali devrait relancer l'activité du transport maritime.

Dans le secteur ferroviaire, des investissements sont prévus pour améliorer la liaison Dakar Bamako et booster les échanges entre le Sénégal et la sous-région. Les travaux de construction du Train Express Régional (TER) continuent et devrait faciliter la navette vers l'Aéroport International Blaise DIAGNE (AIBD) et desservir le nouveau pôle urbain de Diamniadio et la banlieue de Dakar.