



ANSD

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE

SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE DU SENEGAL EN 2008



NOVEMBRE 2009

Directeur Général Adjoint	Mamadou Falou MBENGUE
Directeur des Statistiques Economiques et de la Comptabilité Nationale	Mamadou Alhousseynou SARR
Directeur des Statistiques Démographiques	Bakary DJIBA
Directeur du Management de l'Information Statistique	Mamadou NIANG
Directeur de l'Administration et des Finances	Dame DIA
Coordonnateur de la Cellule de Programmation, de Coordination et de Coopération Internationale	El Hadji Malick DIAME

COMITE DE LECTURE ET DE CORRECTION

Hamidou BA, Abdoulaye TALL, Mamadou BAH, Baba NDIAYE,
Oumy DIOP, El Hadji Malick GUEYE

COMITE DE REDACTION

0. PRESENTATION DU PAYS	Hamidou BA
1. DEMOGRAPHIE	Fatou Bintou Niang CAMARA
2. EDUCATION	Djibril NDOYE
3. EMPLOI	Macoumba DIOUF
4. SANTE	Nalar K. Serge MANEL
5. ASSISTANCE SOCIALE	Djibril NDOYE
6. AGRICULTURE	Insa SADIO
7. ENVIRONNEMENT	Mamadou FAYE
8. ELEVAGE	Insa SADIO
9. PECHE MARITIME	Astou DAKONO
10. TRANSPORT	Oumy DIOP
11. TOURISME	Adama SECK
12. JUSTICE	Assane THIOUNE
13. BTP	Adama SECK
14. IHPI	Maxime NAGNONHOU
15. INSTITUTIONS FINANCIERES	Amar SECK
16. COMMERCE EXTERIEUR	Daouda BALLE
17. COMPTES ECONOMIQUES	Ngalgou KANE & Ousseynou SARR
18. PRIX	Baba NDIAYE
19. FINANCES PUBLIQUES	Abou AW & Moussa THIAM

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE

Rue de Diourbel X Rue de St-Louis - Point E - 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 a un rôle moteur dans le développement économique et social en tant que facteur de mobilité et d'échanges pour les personnes et les biens. Ainsi, son importante contribution dans l'économie (4% du PIB en 2008), son dynamisme et sa diversité font du secteur des transports un élément clé dont les performances et les coûts élevés des intrants notamment le prix des produits pétroliers, sont souvent répercutés sur l'ensemble des autres secteurs de l'économie.

Depuis la dévaluation du FCFA intervenue en 1994, l'Etat a eu à élaborer plusieurs politiques sectorielles de transport qui se sont succédées au fil du temps : le Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST) suivi du Projet Sectoriel des Transports 1 (PST1), du PST2 et du PST3 qui est en cours de formulation. Aussi, dans le cadre de sa Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP) élaborée sur la période 2006-2010, le Gouvernement du Sénégal a-t-il énoncé une stratégie de développement des transports centrée notamment autour du développement et de la modernisation de ses infrastructures.

Dans les orientations de la première lettre de Politique Sectorielle des Transports adoptée en 1990, les pouvoirs publics avaient mis en œuvre un Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST) et un Projet Sectoriel des Transports (PST) dans le but de rénover les modes de gestion du secteur des transports, de moderniser les infrastructures et de rendre plus efficace le système des transports au profit du secteur productif. Toutefois, plusieurs mesures du projet n'ont pu être réalisées, notamment les réformes de la planification et de la programmation des travaux routiers, le suivi financier et technique de la maintenance et la mobilisation des ressources financières nécessaires.

Ces limites sont à l'origine de l'entrée en vigueur depuis 2000, du deuxième Projet Sectoriel des Transports (PST2), préparé par les autorités sénégalaises avec l'appui des bailleurs de fonds. Le projet consiste à améliorer l'efficacité des opérations d'offre de services et la rentabilité des infrastructures du secteur des transports.

Le sous-secteur des Transports Publics est, quant à lui, marqué par la mise en place du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), la création de l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU). Le PAMU est un programme ambitieux d'un montant de 134,4 millions de \$ US, soit environ 87 milliards de FCFA, sur la période 2000-2008. Les principaux axes de ce projet portent, pour ce qui concerne le domaine routier, sur la construction et la réhabilitation des infrastructures, la sécurité routière, la fluidité du trafic, le renouvellement du parc de transport en commun et la privatisation de l'entretien routier.

Le secteur des transports est administré par des institutions étatiques en partenariat avec les collectivités locales et les opérateurs économiques et comprend le transport maritime, aérien, ferroviaire et routier.

X.1. TRANSPORT MARITIME

X.1.1. LE PORT AUTONOME DE DAKAR

Le Port de Dakar est situé à l'intersection des principales routes maritimes desservant la Côte Ouest Africaine (COA). Il dispose d'une situation géographique exceptionnelle (pointe la plus avancée de la COA) qui fait de lui le premier port en eau profonde touché par les navires venant du Nord et le dernier port touché à la remontée par les navires en provenance du Sud. Le Port Autonome de Dakar occupe une position stratégique à l'intersection des lignes maritimes reliant l'Europe à l'Amérique du Sud, l'Amérique du Nord à l'Afrique du Sud. Cette position privilégiée permet ainsi aux navires venant du Nord de disposer d'un gain de navigation de deux à trois jours par rapport aux autres ports ouest africains.

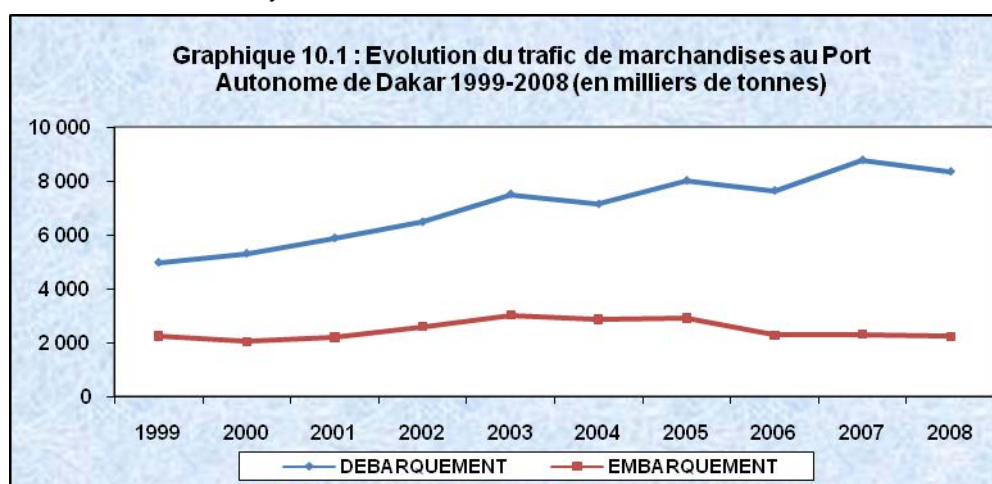
Le port de Dakar présente une rade stable et protégée, un quai pouvant recevoir toute catégorie de navires. Il dispose de vingt-deux kilomètres (22 km) de voies ferrées qui assurent l'accès du port au réseau extérieur des chemins de fer. Le Port Autonome de Dakar dispose aussi de l'un des plus grands chantiers navals de l'Ouest Africain (Dakarnave). L'exploitation de l'outil portuaire est assurée par l'Administration du Port Autonome de Dakar.

Toutefois, une bonne partie des activités est confiée à plusieurs sociétés privées qui participent à l'amélioration de la qualité des services portuaires. Parmi ces services, il convient de citer : le pilotage, le remorquage, la manutention et les opérations de carénage et de réparation navale. Ces atouts incomparables font de lui, un port outillé avec un trafic annuel régulièrement en hausse.

X.1.1.1. Trafic de marchandises

En 2008, le Port Autonome de Dakar a enregistré un trafic total de 10,590 millions de tonnes de marchandises contre 11,109 millions de tonnes en 2007 correspondant à une baisse annuelle de 4,67%. Ce repli est dû essentiellement aux quantités des marchandises débarquées qui sont passées de 8,788 millions de tonnes en 2007 à 8,358 millions de tonnes en 2008, soit une diminution de 4,89%.

Graphique 10. 1 : Evolution du trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar 1999-2008 (en milliers de tonnes)



a) Débarquements

Depuis 2003, les débarquements de marchandises au Port Autonome de Dakar suivent un mouvement en dents de scie, alternant hausse et baisse. En 2008, 8,358 millions de tonnes de marchandises ont été débarquées au Port Autonome de Dakar contre 8,788 millions de tonnes en 2007, soit une quasi stabilité des débarquements (-0,43 millions de tonnes).

Cette stabilité des débarquements est imputable à la forte régression enregistrée dans les débarquements d'hydrocarbures raffinés (-58,27%), de produits de la mer (-24,49%) et de marchandises diverses (-1,51%). Toutefois, il convient de souligner la hausse des débarquements de pétrole brut (+39,18%), imputables essentiellement à la reprise des activités de raffinage de la SAR amorcée depuis 2007.

b) Embarquements

Le volume total des embarquements de marchandises oscille en moyenne autour de 2 millions de tonnes par an sur la période 1999-2008, avec une pointe de 3 millions de tonnes atteinte en 2003. En 2008, les marchandises embarquées s'élevaient à 2,232 millions de tonnes contre 2,322 millions de tonnes en 2007, soit une diminution de 3,86%. Cette contreperformance est liée à la baisse des embarquements de marchandises diverses (-11,27%) et des produits de la mer (-8,23%). Toutefois, les embarquements de phosphates continuent leur mouvement à la hausse avec la reprise progressive des activités des Industries Chimiques du Sénégal (ICS). Ils ont ainsi enregistré en 2008 une forte progression de 81,65%.

Tableau 10. 1 : Trafic au Port Autonome de Dakar 1999-2008

STATISTIQUES MARCHANDES (en milliers de tonnes)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Variations 2008/2007 (en %)
TOTAL DEBARQUEMENT	4 969,7	5 307,1	5 882,3	6 480,3	7 520,6	7 144,4	8 026,0	7 651,3	8 787,5	8 357,9	-4,89
-MARCHANDISES DIVERSES	3 120,7	3 466,1	4 443,8	4 958,9	5 749,3	5 230,1	6 407,5	6 145,8	7 045,1	6 938,9	-1,51
-PETROLE BRUT	893,0	778,5	776,3	991,8	1 215,6	1 150,7	977,6	332,1	670,2	932,7	39,18
-HYDROCARBURES RAFFINES	783,0	960,3	553,9	413,6	421,9	609,9	517,3	1 067,3	957,2	399,4	-58,27
- PRODUITS DE LA MER	173,0	102,2	108,3	116,0	133,9	153,8	123,6	106,1	115,0	86,8	-24,49
TOTAL EMBARQUEMENT	2 258,7	2 060,1	2 209,3	2 602,3	3 027,6	2 875,8	2 911,5	2 278,9	2 322,0	2 232,4	-3,86
-MARCHANDISES DIVERSES	1 495,7	1 576,8	1 661,3	2 176,6	2 728,6	2 516,5	2 702,0	2 053,1	2 049,5	1 818,5	-11,27
- PHOSPHATES	670,0	425,2	446,4	326,0	190,8	239,2	107,5	136,3	182,3	331,2	81,65
- PRODUITS DE LA MER	93,0	58,0	101,6	99,9	108,2	120,1	102,0	89,5	90,2	82,7	-8,23
TOTAL EMBARQT +DEBARQT	7 226,4	7 367,2	8 091,6	9 082,6	10 548,2	10 020,3	10 937,5	9 930,2	11 109,4	10 590,3	-4,67
NOMBRES D'ESCALES NAVIRES	2 511	2 205	2 225	2 355	2 483	2 460	2 405	2 416	2 402	2 171	-9,62
Dont Navires de pêche	843	623	723	991	1 063	1 414	1 168	774	975	698	-28,41

Source : Port Autonome de Dakar

X.1.1.2. Les navires

En 2008, le Port Autonome de Dakar a enregistré 2 171 navires en escales contre 2 402 en 2007, soit une baisse de 9,62% imputable essentiellement à la diminution des cargos (-28,41%) due aux contreperformances de la pêche.

X.1.2. 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.

X.1.2.1. Le port de Kaolack

Au cours de l'année 2008, le port principal de Kaolack n'a pas enregistré de mouvements de navires et de marchandises. Le trafic maritime s'est effectué seulement au niveau de ses annexes à savoir Diorhane et Lyndiane. Le port de Diorhane, spécialisé dans l'exportation de sel, a assuré 89,2% du trafic maritime global de la région de Kaolack. Le port de Lyndiane, dont la spécialisation est l'exportation d'huile et de tourteaux, a réalisé dans la même période 10,8% du trafic maritime global de la région.

En 2008, les annexes du port de Kaolack ont enregistré 32 entrées de navires contre 38 en 2007, soit une baisse de 15,79%. Ces navires disposaient d'une capacité de 49 531 tonneaux de jauge brute et 29 462 tonneaux de jauge nette (**voir encadré 1**).

Sur cette même période, 56 512 tonnes de marchandises ont été embarquées contre 80 847 tonnes correspondant à une baisse de 30,1%. Cette diminution résulte de l'effet combiné de la forte régression enregistrée dans les embarquements d'huile et tourteaux (-83,54%) et d'une légère hausse au niveau des exportations de sel (14,87%). Les marchandises débarquées et constituées uniquement de sacs en balle, ont baissé de 97,29% passant de 1 511 tonnes en 2007 à 41 tonnes en 2008.

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.

Tableau 10. 2 : Trafic du port de Kaolack 2000-2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Variations 2008/2007 (en %)
Nombre de Navires	94	103	99	39	46	29	78	38	32	-15,79
Jauges Brutes	181 893	206 094	197 805	77 481	78 139	56 153	113 761	78 186	49 531	-36,65
Jauges Nettes	97 348	112 224	110 478	44 967	44 256	32 791	60 748	43 252	29 462	-31,88
Exportation (en tonne)	156 496	212 321	113 146	65 891	87 305	57 520	106 112	80 847	56 512	-30,10
-Sel	65 750	76 535	6 660	53 401	56 425	47 673	41 622	43 905	50 432	14,87
-Huile et Tourteaux	90 746	135 786	106 486	12 490	30 880	9 847	64 490	36 942	6 080	-83,54
Importation (en tonne)	0	146	459	66	982	0	4 395	1 511	41	-97,29
- Bois et sacs en balle	0	146	179	66	39	0	0	0	41	-
- Arachide	0	0	0	0	0	0	2 858	0	0	-
- Arachides décortiquées	0	0	0	0	0	0	1 537	1 511	0	-
Total Import & Export	156 496	212 467	113 605	65 957	88 287	57 520	110 507	82 357	56 553	-31,33

Source : Capitainerie du port de Kaolack

X.1.2.2. Le port de Ziguinchor

Le nombre d'entrées de navires au port de Ziguinchor a suivi une tendance haussière, passant de 144 entrées en 2003 à 382 entrées en 2006. Cependant en 2008, le port a enregistré 241 entrées de navires en 2008 contre 267 en 2007, soit une baisse de 9,7%. Ces navires disposaient d'une capacité de 328 085 tonneaux de jauge brute et 130 545 tonneaux de jauge nette et étaient composés de 28 voiliers, 198 navires marchands et 15 navires militaires.

Le navire « Aline Sitoé Diatta » qui a remplacé le « Willis », a effectué son voyage inaugural sur l'axe Dakar-Ziguinchor au début du mois de mars 2008 et contribue au désenclavement et au développement du commerce de la Casamance. Construit dans les chantiers navals allemands, d'une valeur de 25 millions d'euros (environ 17 milliards de francs CFA), ce bateau est d'une capacité de 502 passagers et peut transporter plusieurs dizaines de véhicules et près de 450 tonnes de fret. Ainsi, à la suite d'une tendance baissière amorcée par le « Willis », le bateau « Aline Siteo Diatta » a transporté 61 234 passagers en 2008 contre 51 710 en 2007, soit une hausse de 18,4%.

Sur cette même période, les échanges de marchandises ont enregistré un recul de 35,9%, passant ainsi de 123 715 tonnes en 2007 à 79 292 tonnes en 2008. Le port de Ziguinchor a enregistré 20 747 tonnes de marchandises embarquées en 2008 contre 56 045 tonnes en 2007 correspondant à une baisse de 63%.

Cette diminution résulte de l'effet combiné de la forte régression enregistrée dans les embarquements d'huile (-77,1) et de tourteaux (-60,4%) malgré une hausse au niveau des exportations de marchandises diverses (51,1%). Les marchandises débarquées ont baissé de 13,5% passant de 67 670 tonnes en 2007 à 58 545 tonnes en 2008, recul imputable à la diminution des importations de marchandises diverses (-42,6%), de riz (-11,7%) et de ciment (-7,6%).

Tableau 10. 3 : Trafic du port de Ziguinchor 2003-2008

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Variations 2008/2007 (en %)
Nombre de Navires	144	148	245	382	267	241	-9,7
Voiliers	36	40	45	47	60	28	-53,3
Navires marchands	72	88	180	314	180	198	10,0
Navires militaires	36	20	20	21	27	15	-44,4
Jauges brutes	42 476	48 472	114 054	404 929	349 482	328 085	-6,1
Jauges Nettes	25 954	28 616	49 429	151 770	131 790	130 545	-0,9
Passagers	0	0	5 058	54 130	51 710	61 234	18,4
Exportation (en tonne)	3 168	26 438	17 561	61 590	56 045	20 747	-63,0
Huile	902	9 356	6 941	28 307	25 112	5 745	-77,1
Tourteaux	2 266	15 253	6 659	30 150	28 473	11 284	-60,4
Divers	0	1 829	3 961	3 133	2 460	3 718	51,1
Importation (en tonne)	42 161	38 929	83 052	89 803	67 670	58 545	-13,5
Ciment	18 400	22 590	49 184	47 302	46 528	43 008	-7,6
Riz	16 983	10 207	20 301	36 265	11 023	9 733	-11,7
Divers	6 778	6 132	13 567	6 236	10 119	5 804	-42,6
Total Import-Export	45 329	65 367	100 613	151 393	123 715	79 292	-35,9

Source : Capitainerie du port de Ziguinchor

X.2. TRANSPORT AERIEN

X.2.1. LE RESEAU

Le Sénégal compte un aéroport de classe internationale (aéroport international Léopold Sédar Senghor de Dakar) et plusieurs aérodromes civils et militaires. Un nouvel aéroport moderne (aéroport international Blaise Diagne de Diass, à une quarantaine de kilomètres de Dakar), est en cours de construction. Comme l'aéroport international de Dakar, les aérodromes de Saint-Louis, de Cap Skirring et de Ziguinchor sont contrôlés conformément aux règlements techniques couvrant l'ensemble des domaines de l'aviation civile (la transmission des messages techniques et du trafic, le guidage des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, l'information en vol, la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologique) et peuvent recevoir directement les avions de classe internationale, notamment les charters pendant la saison touristique.

L'aérodrome de Tambacounda n'est pas contrôlé, mais il est pourvu d'un service de protection de la navigation aérienne. D'autres aérodromes civils font l'objet d'inspections périodiques, à savoir : Bakel, Kaolack, Kédougou, Kolda, Matam, Podor, Richard-Toll et Simenti.

X.2.2. LE TRAFIC NATIONAL

Après une tendance haussière amorcée en 2002, le trafic aérien enregistre 40 816 mouvements d'aéronefs en 2008 contre 46 826 en 2007, soit une baisse de 12,83%. Les mouvements de passagers sont passés de 1 892 179 en 2007 à 1 882 242 en 2008 correspondant à une diminution de 0,53%. Ce repli est imputable à une réduction combinée des arrivées (-2,43%) et des départs (-1,87%) des passagers. En revanche le nombre de passagers en transit a augmenté de 13,32%, passant de 196 844 passagers en 2007 à 223 068 passagers en 2008.

A la suite d'une augmentation enregistrée en 2007, l'activité de fret a fortement régressé passant de 24 787 tonnes à 21 816 tonnes en 2008, soit une baisse de 11,99%. Cette contreperformance résulte de l'effet combiné d'une augmentation des marchandises débarquées (11,05%) et d'une diminution des marchandises embarquées (-26,11%).

Tableau 10. 4 : Trafic aérien 2000-2008

STRUCTURE DU TRAFIC	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Variations 2008/2007 (en %)
Mouvements d'aéronefs	35 755	34 838	35 604	38 376	40 287	40 935	45 861	46 826	40 816	-12,83
Mouvements passagers (en nombre)	1 170 754	1 279 028	1 358 538	1 482 726	1 566 573	1 605 010	1 762 641	1 892 179	1 882 242	-0,53
Arrivées	564 042	610 741	642 180	705 566	737 189	716 841	829 012	792 025	772 780	-2,43
Départs	572 704	597 386	664 430	738 722	791 046	778 879	726 813	903 310	886 394	-1,87
Transit direct	34 008	70 901	51 928	38 438	38 338	109 290	206 816	196 844	223 068	13,32
FRET (en tonne)	27 982	23 387	16 953	17 051	21 159	24 795	22 041	24 787	21 816	-11,99
Arrivées	5 601	5 971	4 643	4 974	6 494	8 529	8 468	9 423	10 464	11,05
Départs	22 381	17 416	12 310	12 077	14 665	16 267	13 573	15 363	11 352	-26,11

Source : ASECNA/ Agence Nationale des Aéroports du Sénégal

Les données du trafic aérien concernent celui de l'aéroport international Léopold Sédar Senghor (LSS) de Dakar (qui regroupe plus de 92% des mouvements d'aéronefs, 96% des mouvements de passagers et 99% des frets du trafic aérien national) et des principaux aérodromes bénéficiant d'une protection de la navigation aérienne.

X.2.2.1. Le trafic à l'aéroport Léopold Sédar Senghor de Dakar

L'aéroport international Léopold Sédar Senghor de Dakar enregistre 37 232 mouvements d'aéronefs en 2008 contre 43 406 en 2007, soit une baisse de 14,22%. Les mouvements de passagers sont passés de 1 821 956 en 2007 à 1 802 559 en 2008 correspondant à une diminution de 1,06%. Ce léger repli est dû à une réduction combinée des arrivées (-3,30%) et des départs (-2,57%) des passagers et d'une augmentation du nombre de passagers en transit (14,73%). Le tonnage en fret a baissé, passant de 24 771 tonnes en 2007 à 21 789 tonnes en 2008, soit un repli de 12,04%.

X.2.2.2. Le trafic aux principaux aérodromes

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

- L'aérodrome de Saint-Louis a comptabilisé 775 mouvements d'aéronefs en 2008 contre 822 en 2007, soit une baisse de 5,72%. Les mouvements de passagers sont passés de 8 746 en 2007 à 6 344 en 2008 correspondant à une diminution de 27,46%.
- L'aérodrome de Cap Skirring a enregistré 1 120 mouvements d'aéronefs contre 903 en 2007 correspondant à une hausse de 24,03%. Les mouvements de passagers passent de 27 364 en 2007 à 36 305 en 2008, soit à une augmentation de 32,67%.
- L'aérodrome de Ziguinchor a enregistré une baisse de 8,72% dans les mouvements d'aéronefs correspondant à 1 183 en 2008 contre 1 296 en 2007. Les mouvements de passagers sont passés de 31 450 en 2007 à 34 035 en 2008 correspondant à une augmentation de 8,22%.
- L'aérodrome de Tambacounda, quant à lui, a comptabilisé 506 mouvements d'aéronefs contre 399 en 2007, soit une hausse de 26,82%. Les mouvements de passagers ont augmenté de 12,62% (2 999 en 2008 contre 2 663 en 2007).

Tableau 10. 5 : Evolution du trafic à l'aéroport LSS et aux principaux aérodromes 2007-2008

STRUCTURE DU TRAFIC	2007					2008					Variations 2008/2007 (en %)				
	Dakar	Saint-Louis	Tambacounda	Ziguinchor	Cap-Skiring	Dakar	Saint-Louis	Tambacounda	Ziguinchor	Cap-Skiring	Dakar	Saint-Louis	Tambacounda	Ziguinchor	Cap-Skiring
Mouvements d'aéronefs	43 406	822	399	1 296	903	37 232	775	506	1 183	1 120	-14,22	-5,72	26,82	-8,72	24,03
Mouvements passagers (en nombre)	1 821 956	8 746	2 663	31 450	27 364	1 802 559	6 344	2 999	34 035	36 305	-1,06	-27,46	12,62	8,22	32,67
Arrivées	760 598	1 933	1 015	15 439	13 040	735 524	1 823	1 419	16 775	17 239	-3,30	-5,69	39,80	8,65	32,20
Départs	870 995	1 252	1 498	15 971	13 594	848 630	1 731	1 503	17 246	17 284	-2,57	38,26	0,33	7,98	27,14
Transit direct	190 363	5 561	150	40	730	218 405	2 790	77	14	1 782	14,73	-49,83	-48,67	-65,00	144,11
FRET (en tonne)	24 771	16	0	0	0	21 789	8	0	19	0	-12,04	-50,00	-	-	-
Arrivées	9 423	0	0	0	0	10 447	0	0	17	0	10,86	-	-	-	-
Départs	15 348	16	0	0	0	11 342	8	0	2	0	-26,10	-50,00	-	-	-

Source : Agence Nationale des Aéroports du Sénégal

X.3. TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises était assuré, jusqu'en octobre 2003, par la Société Nationale des chemins de fer du Sénégal (SNCS). Depuis la privatisation de la SNCS en novembre 2003, la nouvelle société TRANSRAIL SA assure le transport international de marchandises entre Dakar et Bamako, le trafic ferroviaire de voyageurs en banlieue étant dévolu à la société Petit Train Bleu SA.

X.3.1. LE RESEAU

La longueur de l'ensemble des voies principales de l'ex SNCS s'élève à 905,510 km avec 70 km de double voie de Dakar à Thiès. Les voies secondaires ont une longueur de 151,800 km dont 6,3 km de voie mère.

X.3.2. LE TRAFIC

X.3.2.1. Trafic de marchandises

Entre 2004 et 2007, le trafic de marchandises à l'intérieur du territoire sénégalais a connu une très forte décroissance, passant de 133 393 tonnes à 26 240 tonnes. En 2008, les tonnages transportés en trafic national sénégalais sont de 65 962 tonnes, soit un accroissement de 151,38% par rapport à 2007, tandis que ceux du territoire malien baissent de 4,69% (14 949 tonnes en 2008 contre 15 685 tonnes en 2007).

Le tonnage transporté en trafic international a connu une baisse de 13,89% passant de 298 076 tonnes en 2008 à 346 156 tonnes en 2007. Ce repli est imputable à la diminution enregistrée par TRANSRAIL au niveau des exportations (-15,56%) et des importations (-5,37%).

Tableau 10. 6 : Trafic de marchandises sur l'axe ferroviaire Dakar - Bamako (en tonnes)

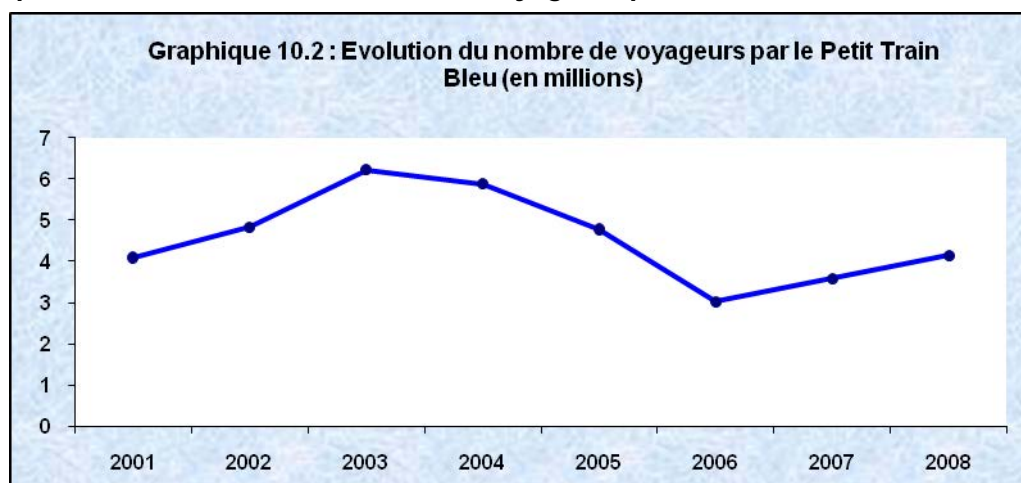
		2004	2005	2006	2007	2008	Variations 2008/2007 (en %)
Trafic national (Sénégal)		133 393	149 129	48 890	26 240	65 962	151,38
Trafic national (Mali)		37 883	18 128	16 608	15 685	14 949	-4,69
Trafic international	<i>Montée</i>	234 086	266 301	244 162	289 421	244 390	-15,56
	<i>Descente</i>	72 734	81 068	68 898	56 735	53 686	-5,37
	<i>Sous Total</i>	306 820	347 369	313 060	346 156	298 076	-13,89
TOTAL GENERAL		478 096	514 626	378 558	388 081	378 987	-2,34

Source : TRANSRAIL SA

X.3.2.2. Trafic voyageurs

Le Petit Train Bleu a transporté 4 154 225 voyageurs en 2008 contre 4 587 042 en 2007 correspondant à une baisse de 15,8%. Sur la période 2001-2008, le nombre moyen de voyageurs utilisant le Petit Train Bleu s'élève à 4 572 528 par an avec un niveau record de 6 214 738 voyageurs atteint en 2003.

Graphique 10. 2 : Evolution du nombre de voyageurs par le Petit Train Bleu (en millions)



X.4. TRANSPORT ROUTIER

X.4.1. LE RESEAU

En matière d'infrastructures routières, les investissements réalisés dans le cadre du deuxième Projet Sectoriel des Transports (PST2) ont permis de sauvegarder le patrimoine routier national. Parallèlement, la combinaison des fonds alloués dans le cadre du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) et de l'Agence Nationale pour l'Organisation de la Conférence Islamique (ANOCI) ont conduit à la réalisation de gros travaux d'amélioration de la voirie urbaine de Dakar, notamment :

- l'aménagement de plusieurs carrefours (pont de Hann, pont de Colobane, carrefour Malick Sy, carrefour Cynros, ...) ;
- la reconstruction avec élargissement de la corniche, de la VDN et du tronçon urbain de la route nationale 1 ;
- La reconstruction du premier tronçon de l'autoroute Dakar- Diamniado.

Le deuxième tronçon « Patte d'oie-Pikine » est en cours de construction, tandis que le troisième tronçon Pikine-Diamniado fait l'objet d'un appel d'offres.

Au Sénégal, le réseau routier est réparti en réseau classé et en réseau non classé. Le réseau routier classé était jusque-là sous l'administration de la Direction des Travaux Publics (DTP). Mais à la suite de la mise en place de l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR), la gestion du réseau routier classé (relevant de l'Etat) lui est confiée, notamment la maintenance et la réhabilitation du réseau routier ainsi que les constructions nouvelles. Les mécanismes de contrôle et de régulation dans le secteur des transports routiers se résument au contrôle de l'AATR par le Conseil des routes. Le Conseil des Routes est l'organe de délibération, de suivi et de contrôle des actions de l'AATR.

La classification du réseau routier national actuellement en vigueur est définie par la Loi n°74-20 du 24 janvier 1974 en son décret d'application n° 74-718 et distingue :

- les **Routes Nationales** qui assurent les liaisons à grande distance entre plusieurs régions administratives ou avec les Etats limitrophes ;
- les **Routes Régionales** qui assurent la liaison entre différents chefs lieux de Départements d'une même région ;
- les **Routes Départementales** qui assurent la desserte des chefs lieux de communauté rurale à l'intérieur d'un même département ;
- les **Pistes répertoriées** qui relient les routes départementales aux centres de production agricole ;
- les **Voiries Urbaines** qui assurent les liaisons à l'intérieur des centres urbains.

Le réseau routier du Sénégal est long de 14 314 km. Ce réseau comprend 9 654 km de routes non revêtues (soit 67 %) contre 4 660 km de routes revêtues (soit 33%).

Tableau 10. 7 : Répartition par catégorie de routes régulièrement inspectées

Catégories de routes	ROUTES REVETUES (en Km)		ROUTES NON REVETUES (en Km)		RESEAU TOTAL (en Km)
	Longueur	%	Longueur	%	Longueur
Routes nationales	2 845	85%	505	15%	3 350
Routes régionales	607	52%	569	48%	1 175
Routes départementales	886	16%	4 607	84%	5 493
Voiries urbaines	92	93%	7	7%	99
Pistes répertoriées	231	5%	3 967	95%	4 198
Total	4 660	33%	9 654	67%	14 314

Source : Direction des Transports Terrestres

Concernant l'état des routes, il ressort des inspections visuelles de 2004 que seules 35% des routes revêtues sont en bon état (dégradations de chaussée \leq 5%), 18% présentent une dégradation moyenne (dégradations de chaussée comprises entre 5 et 15%) et 47% sont en mauvais état (dégradations de chaussée \geq 15%).

S'agissant des routes non revêtues, 15% d'entre elles sont en bon état, 12% en dégradation moyenne et 73% en mauvais état.

Tableau 10. 8 : Etat du réseau routier

Catégories de route	Etat Bon (Dégradations de chaussée \leq 5%)		Etat Moyen (Dégradations de chaussée entre 5 et 15%)		Etat Mauvais (Dégradations de chaussée $>$ 15%)	
	Routes revêtues	Routes non revêtues	Routes revêtues	Routes non revêtues	Routes revêtues	Routes non revêtues
Indice moyen de Rugosité	IRI = 4%	IRI = 6%	IRI = 8%	IRI = 10%	IRI \geq 12%	IRI \geq 14%
Route Nationale	35%	0%	14%	1%	51%	99%
Routes Régionales	34%	20%	24%	8%	42%	72%
Routes Départementales	36%	24%	24%	14%	40%	62%
Voiries Urbaines	27%	0%	22%	0%	51%	100%
Pistes	50%	8%	47%	10%	3%	82%
TOTAL	35%	15%	18%	12%	47%	73%

Source : AATR, Programme triennal glissant 2007 - 2009

X.4.2. LE PARC AUTOMOBILE

L'exploitation des données relatives aux immatriculations de véhicules, aux visites techniques et à la carte grise, a permis d'établir une typologie du parc automobile au Sénégal.

X.4.2.1. Répartition du parc automobile par région

Le parc automobile immatriculé du Sénégal est estimé, par les services de la Direction des Transports Terrestres, à 309 758 véhicules en 2008 contre 280 594 en 2007, soit une hausse de 10,4%. Cette augmentation est imputable à l'évolution du parc automobile dans les régions qui a sensiblement augmenté, à l'exception des régions de Diourbel et Kaolack où une tendance baissière a été constatée, soit respectivement -7,9 % et -13,1%.

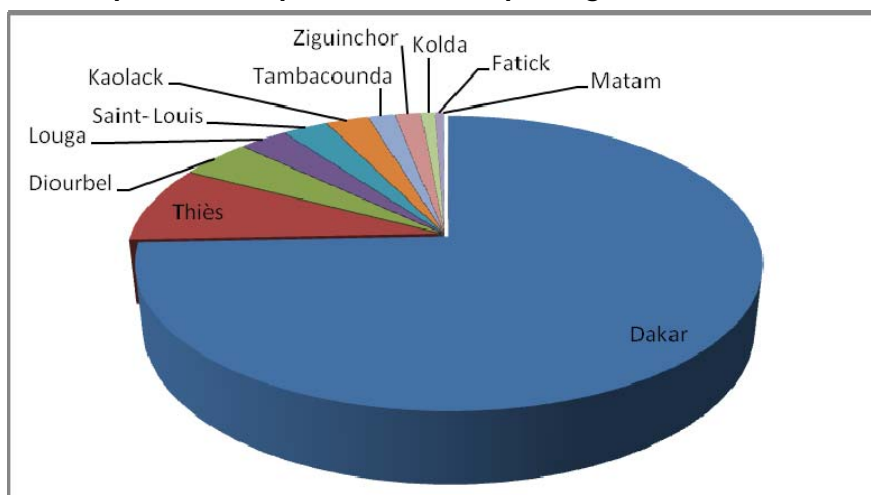
Tableau 10. 9 : Evolution du Parc automobile par région de 2005 à 2008

REGIONS	2005	2006	2007	2008	Variations 2008/2007 (en %)
Dakar	182 554	191 782	203 440	230 297	13,2
Diourbel	13 296	13 720	14 511	13 365	-7,9
Fatick	1 256	1 285	1 383	1 597	15,5
Kolda	1 727	1 940	2 215	2 604	17,6
Kaolack	7 571	8 281	9 238	8 027	-13,1
Louga	6 921	7 366	7 985	9 090	13,8
Matam	29	106	206	227	10,2
Saint Louis	7 211	7 636	8 021	8 563	6,8
Tambacounda	3 636	4 162	4 465	5 030	12,7
Thiès	21 655	23 325	24 592	25 959	5,6
Ziguinchor	3 197	3 922	4 538	4 999	10,2
TOTAL	249 053	263 525	280 594	309 758	10,4

Source : Direction des Transports Terrestres

Une analyse de la répartition du parc sur le territoire national met en exergue un très grand déséquilibre au profit de la région de Dakar qui représente environ 3/4 du parc automobile national soit 74,3%, suivie des régions de Thiès (8,4%), Diourbel (4,3%), Louga (2,8%), Saint-Louis (2,8%), Kaolack (2,6%), Tambacounda (1,6%), Ziguinchor (1,6%), Kolda (0,8%), Fatick (0,5%) et Matam (0,1%).

Graphique 10. 3 : Répartition du parc automobile par région en 2008



X.4.2.2. REPARTION DU PARC AUTOMOBILE PAR GENRE

Il ressort de l'analyse par genre que les voitures particulières représentent environ 2/3 du parc automobile sénégalais soit 66,4%. Cette catégorie inclut les véhicules personnels privés, les taxis et les voitures des sociétés. Elle est suivie des camionnettes (11,9%), des camions (6,5%) et des autocars (5,2%).

Les véhicules spéciaux à usage sanitaire, les tricycles, les véhicules spéciaux de transport et les quadricycles ont fortement augmenté en 2008, soit respectivement de 69%, 52%, 48% et 33% selon les genres comparativement à 2007.

Tableau 10. 10 : Evolution du Parc automobile par genre de 2005 à 2008

GENRE	2005	2006	2007	2008	Variations 2008/2007 (en %)
Autocars	14030	14 787	14 110	15 982	13,3
Camions	12788	13 022	17 822	19 983	12,1
Camionnettes	25884	27 948	33 212	36 812	10,8
Motocycle	2450	2 844	3 232	3 741	15,7
Véhicules très spé. Mat. Incendie	4	4	3	2	-33,3
Quadricycles	296	394	535	712	33,1
Remorques	132	123	126	128	1,6
Semi remorques	7062	7 830	8 466	9 218	8,9
Tricycles	31	54	145	221	52,4
Tracteurs	6470	7 002	7 122	7 805	9,6
Véhicules très spéciaux à usage agricole	16	16	17	17	0,0
Véhicules très spéciaux divers	9	11	14	12	-14,3
Véhicules très spéciaux à usage industrielle	246	261	238	254	6,7
Vélocycle	5331	6 357	7 424	8 729	17,6
Voitures particulières	170982	178 977	187 838	205 704	9,5
Véhicules très spéciaux à usage sanitaire	165	190	52	88	69,2
Véhicules très spéciaux de transport	3151	3 518	229	340	48,5
Indéterminé	6	187	9	10	11,1
TOTAL	249 053	263 525	280 594	309 758	10,4

Source : Direction des Transports Terrestres

X.4.3. LES IMMATRICULATIONS

Les données sur les immatriculations n'étant pas encore disponibles pour l'année 2008, par conséquent les commentaires vont porter sur les données de 2007.

La tendance à la baisse amorcée depuis 2003 par le nombre des nouvelles immatriculations s'est estompée en 2007. Les véhicules nouvellement immatriculés se sont accrus de 156% en 2007 pour ressortir à 29 725 véhicules immatriculés. La répartition de ces nouvelles immatriculations selon le type de véhicule laisse apparaître une forte prédominance des voitures particulières qui représentent un peu plus de 66%.

Tableau 10. 11 : Répartition des nouvelles immatriculations par genre de 2000 à 2007

GENRE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Variations 2007/2006 (en %)
Autocar	1 266	1 188	1 243	1 177	455	331	405	1 343	231,6
Camion	1 036	1 216	1 228	1 052	627	326	281	1 544	449,5
Camionnette	2 021	2 338	2 532	2 523	1 879	1 563	2 020	3 791	87,7
Motocycle	103	260	189	266	448	519	388	516	33,0
Voitures Très Spéciales: Matériel Incendie	26	30	22	25	72	58	73	0	-
Quadricycle	4	14	3	2	8	1	0	3	-
Remorque	517	767	874	672	582	741	663	155	-76,6
Semi-remorque	546	805	903	597	484	534	472	736	55,9
Tricycle	3	10	1	3	4	3	23	91	295,7
Tracteur	486	479	439	339	215	120	202	624	208,9
Voitures Très Spéciales à Usage Agricole	1	1	1	1	3	0	0	9	-
Voitures Très Spéciales Diverses	42	37	33	17	4	6	13	2	-84,6
Voitures Très Spéciales à Usage Industriel	5	15	62	20	30	23	14	5	-64,3
Voitures Très Spéciales à Usage Sanitaire	0	0	0	0	2	0	2	1	-50,0
Voiture Particulière	18 006	19 335	19 394	18 509	7 929	6 574	6 209	19 649	216,5
Vélocycle	380	296	1 249	783	758	951	844	1 223	44,9
Voitures Très Spéciales de Transport	0	0	2	0	0	2	0	33	-
Indéterminé	14	14	3	4	12	9	1	0	-
TOTAL	24 456	26 805	28 178	25 990	13 512	11 761	11 610	29 725	156,0

Source : Direction des Transports Terrestres

Cette prédominance des véhicules particuliers s'expliquerait par l'inexistence d'un transport en commun bien structuré qui garantirait une bonne fluidité et une économie importante en consommation de carburant.