

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 2014



AOÛT 2017

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

COMITE DE LECTURE ET DE CORRECTION

Seckène SENE, Oumar DIOP, Amadou FALL DIOUF, Mamadou BAH, Jean Rodrigue MALOU, Mamadou DIENG, El Hadji Malick GUEYE, Alain François DIATTA, Mady DANSOKHO, Abdoulaye M. TALL, Ndeye Aida FAYE, Mamadou AMOUZOU, Ndeye Binta DIEME, Awa CISSOKHO, Momath CISSE, Bintou DIACK, Nalar K. Serge MANEL, Atoumane FALL, Adjibou Oppa BARRY, Ramlatou DIALLO.

COMITE DE REDACTION

0. PRESENTATION DU PAYS	Djiby DIOP
1. DEMOGRAPHIE	Mahmouth DIOUF
2. MIGRATION	Awa CISSOKO & Ndèye Lala TRAVARE
3. EDUCATION	Adjibou Oppa BARRY
4. EMPLOI	Nalar K. Serge MANEL & Jean Rodrigue MALOU
5. SANTE	Atoumane FALL
6. JUSTICE	Jean Pierre Diamane BAHOM & Maguette SARR
7. ASSISTANCE SOCIALE	Ndèye Aïda FAYE
8. EAU ET ASSAINISSEMENT	Mamadou AMOUZOU
9. AGRICULTURE	Mamadou Diang BAH
10. ENVIRONNEMENT	Mamadou Diang BAH
11. ELEVAGE	Amadou Racine DIA
12. PECHE MARITIME	Mouhamadou B. DIOUF & Wouddou DEME
13. TRANSPORT	Fahd NDIAYE & Jean Paul DIAGNE
14. BTP	Fahd NDIAYE
15. PRODUCTION INDUSTRIELLE	Mamadou WONE
16. INSTITUTIONS FINANCIERES	Malick DIOP
17. COMMERCE EXTERIEUR	El Hadj Oumar SENHOR
18. COMPTES ECONOMIQUES	Mamadou DAFPE, Hamady DIALLO & Madiaw DIBO
19. PRIX A LA CONSOMMATION	El Hadji Malick CISSE et Baba NDIAYE
20. FINANCES PUBLIQUES	Madiaw DIBO

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

LES SERVICES DE TRANSPORT

Introduction

Avec l'urbanisation continue et les ambitions affichées par le Plan Sénégal Emergent (PSE), le secteur des transports revêt une dimension stratégique. Les problèmes de la mobilité dans l'agglomération de Dakar sont depuis longtemps dénoncés à cause des pertes induites sur l'activité économique qui se chiffrent à une centaine de milliards par an²⁵.

Des sous-secteurs comme le transport ferroviaire ou le transport aérien ont connu récemment des difficultés majeures. Pourtant, le Sénégal dispose d'atouts importants : une façade maritime longue de 700 km, la proximité avec les continents européen et américain, une stabilité politique propice aux investissements, des ressources humaines de qualité, etc. C'est sous ce rapport que le PSE envisage de faire du Sénégal un hub logistique avec des investissements structurants comme la réhabilitation de la ligne de chemin de fer Dakar-Bamako et la modernisation du port de Dakar pour accompagner l'essor des échanges commerciaux.

Les services de transport contribuent à la création de richesse nationale à travers la production selon les modes (routier, ferroviaire, maritime et aérien), complétée par les services auxiliaires, mais également par le canal de la demande en transports. Le sous-secteur des transports routiers est le plus marqué par la présence du secteur informel (cars rapide, ndiaga ndiaye, taxis, clandos, sept places, mini bus, bus et poids lourds) complété par les sociétés formelles telles que Dakar Dem Dik.

²⁵AGEROUTE. Requête de financement pour les travaux de prolongement de la vdn en 2x2 voies ; janvier 2010

Dans le sous-secteur des transports aériens, une vingtaine de compagnies aériennes étrangères (Air France, Delta Airlines, Ethiopian, South African Airways, Kenya Airways, etc.) s'activent pour accroître l'offre limitée des compagnies nationales (Groupe Air Sénégal, Groupe Transair, Sénégal Air, etc.). Dans le secteur ferroviaire, trois principales sociétés se détachent : la SNCS, Transrail et SEFICS sarl, complétée par le Petit Train Bleu (PTB) et la Compagnie Africaine de Transport (CAT). La demande de transports émane des ménages (consommation finale, acquisitions de carburants, de véhicules et pièces, etc.) et des entreprises.

Aussi, existe-t-il plusieurs nomenclatures pour décrire la situation des transports: une nomenclature de produits ou d'activités, une nomenclature fonctionnelle et éventuellement une nomenclature fondée sur la durabilité des produits. La nomenclature d'activités est adaptée à une description de l'offre de services de transport, tandis que la description du comportement de la demande des ménages est plus compatible avec la nomenclature fonctionnelle qui regroupe dans les transports, tous les produits visant à satisfaire la fonction de transport (automobile, carburant, pièces détachées, transport ferroviaire, maritime, routier ou aérien et services annexes de transport).

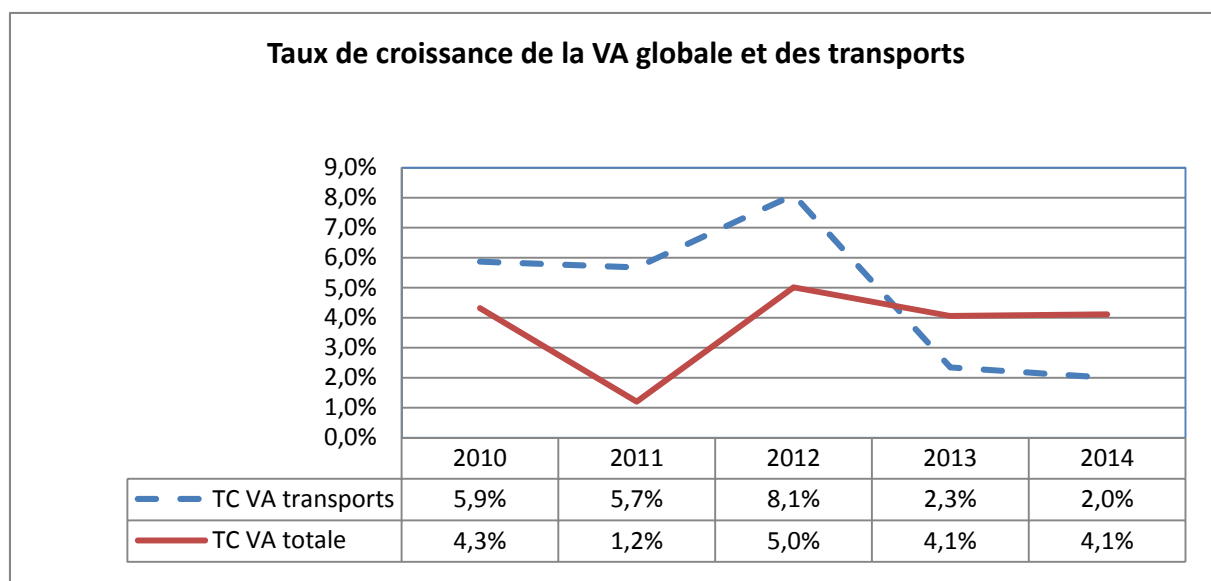
Les sources d'information sur les services de transports sont essentiellement les comptes nationaux, les enquêtes auprès des ménages pour connaître leurs consommations et les statistiques produites par les services publics compétents des Ministères en charge des transports tels que l'AGEROUTE et la Direction des Transports Routiers.

Ce chapitre est organisé en trois sections. La première décrit l'offre de services de transports et la demande des ménages à travers les résultats des comptes nationaux. La seconde section analyse les statistiques par mode de transport. La dernière section présente les programmes et projets phares du secteur.

XIII.1. LES PERFORMANCES DES SERVICES DE TRANSPORTS

L'activité des transports est restée dynamique sur les cinq dernières années. Toutefois, après un pic noté en 2012, elle est en ralentissement en 2013 et 2014. On note une certaine corrélation avec la VA globale.

Graphique XIII-1 : Taux de croissance de la Valeur Ajoutée (VA) globale et des Transports de 2010 à 2014



Source : ANSD. Comptes nationaux provisoires 2014

Il convient de souligner que le secteur informel est prépondérant dans le transport routier, mais quasiment absent des autres secteurs. L'analyse des données disponibles sur le secteur moderne montre les performances réalisées par les services auxiliaires (portuaire, aéroportuaire, etc.) et le transport routier qui ont permis de contenir les difficultés du transport aérien, du transport par eau et plus récemment du transport ferroviaire²⁶. Les prix des transports n'évoluent pas beaucoup sur la période.

Les ressources en services de transport sont utilisées en moyenne sur la période en consommations intermédiaires (62,8%), finales (28,4%) et en exportations (8,8%). La part des exportations et celle des importations de services de transport ont rapidement crû à partir de 2011 et reflètent le développement fulgurant du commerce extérieur au Sénégal.

²⁶ Cf. tableau n°13.5 en annexe.

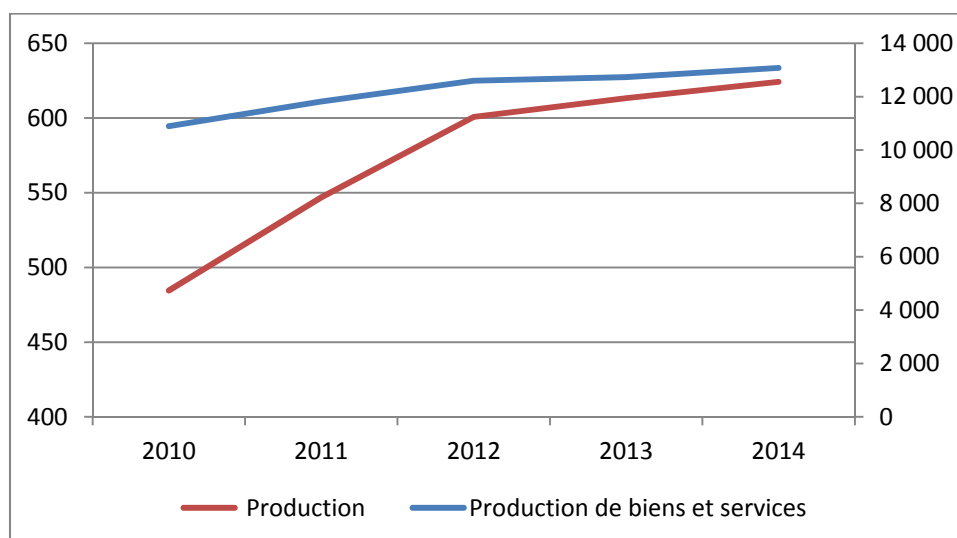
Tableau XIII-1 : Équilibre ressources emplois du produit Transport de 2010 à 2014

-EQUILIBRES RESSOURCES DU TRANSPORT					
<i>En milliards de francs CFA constants</i>					
	2010	2011	2012	2013	2014
Production	351	372	400	406	414
+Importations	30	43	41	49	55
+Marges					
+Taxes	0	0	0	0	0
=Ressources =	382	415	442	455	469
Consommations intermédiaires	250	261	271	281	295
+Consommation finale	113	122	127	127	126
+ Formation Brute de Capital Fixe	0	0	0	0	0
+ Stocks	0	0	0	0	0
+Exportations	19	32	43	47	49

Source : ANSD. Comptes nationaux provisoires 2014

La contribution des services de transports au PIB est restée stable à 0,1% en 2014 comme en 2013 après des niveaux plus élevés entre 2010 et 2012. L'année 2013 a enregistré un net repli.

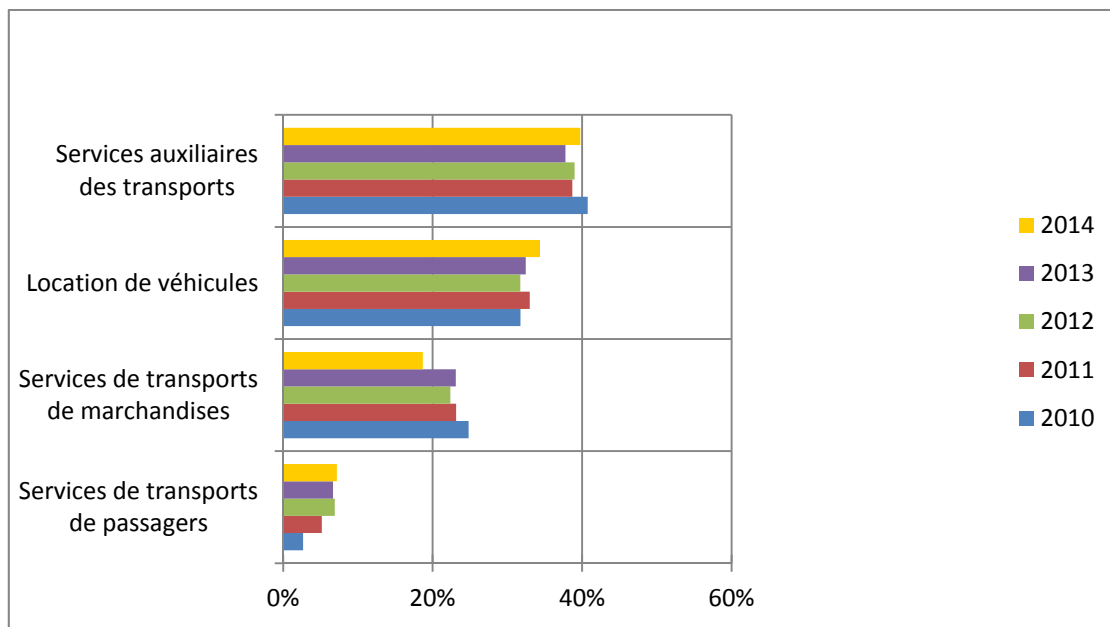
Sur la période, on note aussi une corrélation de la production en valeur de la branche transports avec la production totale de biens et services.

Graphique XIII-2 : Production totale de biens et services et Production de services de transports (millions FCFA) de 2010 à 2014


Source : ANSD. Comptes nationaux provisoires 2014

La production de transport peut se décomposer entre le transport de passagers et de marchandises (fret), la location de véhicule et les services auxiliaires. La répartition reste stable sur les cinq dernières années et montre la prépondérance des services auxiliaires des transports (principalement portuaires et aéroportuaires), d'une part, et, d'autre part, la prédominance des services de transports de marchandises sur les passagers, tous modes confondus.

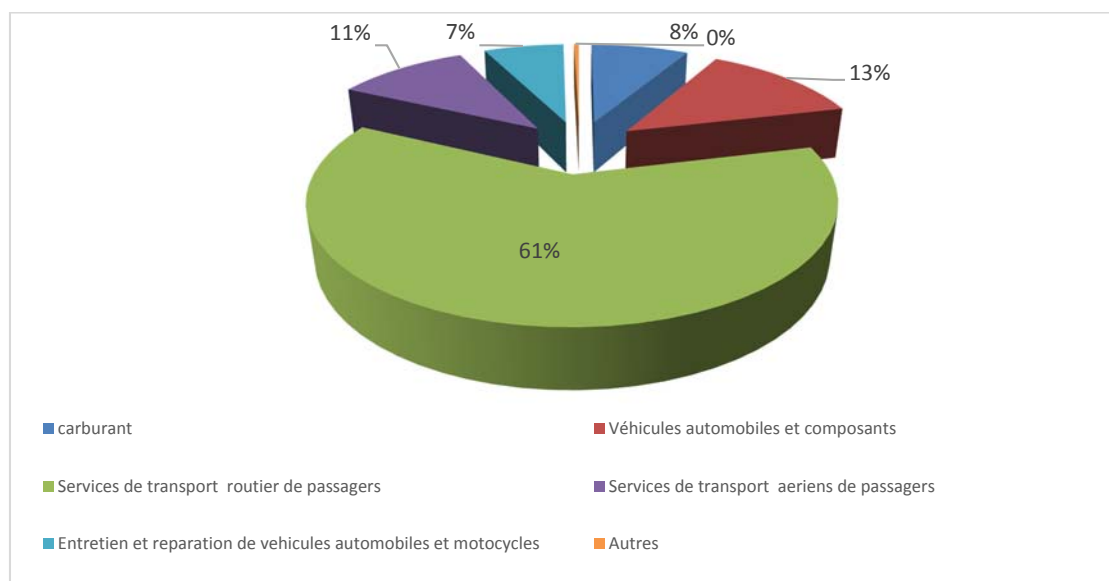
Graphique XIII-3 : Structure de la production des transports de 2010 à 2014



Source : ANSD. Comptes nationaux provisoires 2014

Les dépenses des ménages en 2014 se répartissent essentiellement entre les dépenses de transport routier (61%), aérien (11%), achat de véhicule (13%) et carburant (8%).

Graphique XIII-4 : Structure des dépenses des ménages au titre de la fonction transports en 2014



Source : ANSD. Estimations des comptes nationaux 2014 en cours de rénovation ; travaux sur les sources

XIII.2. LES STATISTIQUES PAR MODE DE TRANSPORT

XIII.2.1. TRANSPORT ROUTIER

Le sous-secteur du transport routier joue un rôle important aussi bien au niveau de la mobilité intérieure qu’au niveau des échanges sous régionaux. Au plan national, le

transport routier facilite l'accès d'une bonne partie de la population aux services sociaux de base et aux marchés intérieurs pour l'écoulement des productions.

XIII.2.1.1. Etat du réseau routier

L'état des routes revêtues s'est amélioré en 2014. En effet, de 66% en 2013, le pourcentage des routes en état « bon/moyen » sur les routes revêtues est passé à 73% en 2014, soit une progression de sept points.

Encadré 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 ;*

*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.

Source : Décret n°2012-1440 portant classification du réseau routier national

Tableau XIII-2 : Etat du réseau routier de 2010 à 2014 (en %)

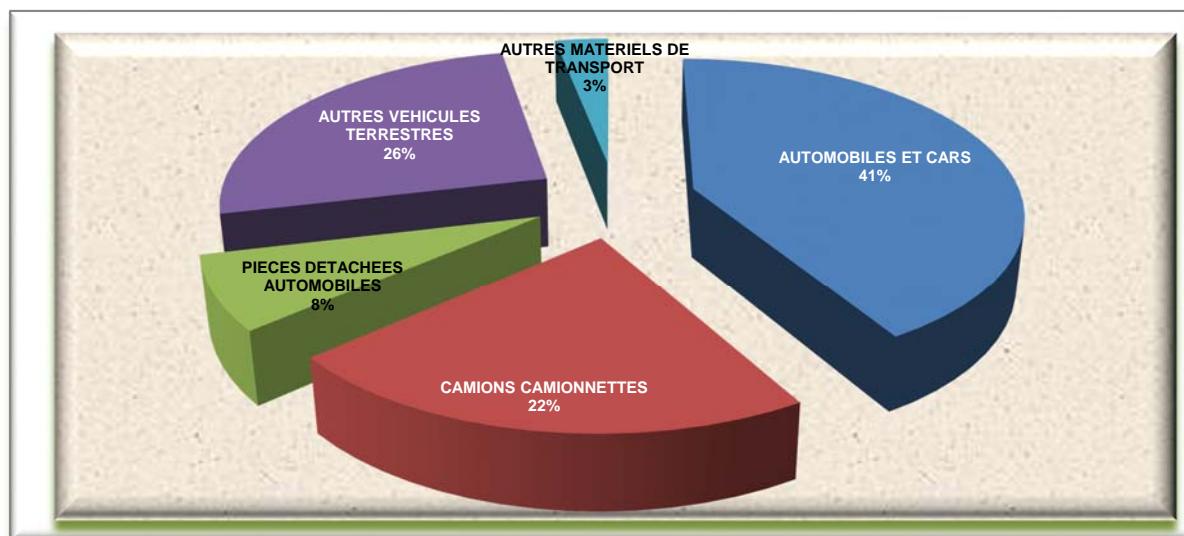
	2010	2011	2012	2013	2014
Routes Revêtues en bon/moyen état	60	61	62	66	73
Routes en Terre en bon/moyen état	39	39	39	37	42

Source : AGEROUTE. Rapport 2014

XIII.2.1.2. Importations de matériels de transport

La valeur des importations de matériels de transport s'est repliée de 2,4%, passant de 229 milliards de FCFA en 2013 à 224 milliards de FCFA en 2014.

Graphique XIII-5 : Répartition des importations de matériel de transport en 2014 (en valeur)



Source: ANSD

Par ailleurs, les importations de matériel de transport et pièces détachées automobiles ont représenté 7,5% du total des importations en 2014, contre 7,7% en 2013. Les « automobiles et cars » y représentent en valeur la part la plus élevée dans les importations de matériels de transport (41%), suivis des « autres véhicules terrestres » (26%), des « camions et camionnettes » (22%), des « pièces détachées automobiles » (8%) et des « autres matériels de transport » (3%).

XIII.2.1.3. Parc automobile

Le parc²⁷ automobile national a progressé de 7,5% en 2014 contre 7,4% en 2013. Ainsi, le nombre de véhicules est passé de 401 910 en 2013 à 432 033 en 2014. La répartition de ces véhicules sur le territoire national demeure inégalitaire. En effet, 71,2% des véhicules du parc automobile national restent concentrés à Dakar, viennent ensuite, successivement, les régions de Thiès (8,2%), de Diourbel (5,1%), de Louga (3,3%) et de Kaolack (3,0%).

S'agissant des nouvelles immatriculations en 2014, les statistiques montrent que 49,9% sont effectuées dans la région de Dakar qui est suivie des régions de Thiès (12,4%), Diourbel (11,4%) et Louga (9,8%). Les autres régions du Sénégal totalisent 16,6% de l'effectif total des immatriculations en 2014.

Dans le parc automobile, nous constatons que depuis 2010 les voitures particulières représentent plus de 60% du parc. En 2014, la proportion de voiture particulière est de 62,3%, suivie des camionnettes (11,5%). Le type de véhicules qui ont les parts les plus faibles sont les camions (3,9%) et les autocars (4,5%).

²⁷ Source : Direction des Transports Routiers

Tableau XIII-3 : Evolution de la composition du par genre de véhicule

Genre	2010	2011	2012	2013	2014
Total parc	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Voiture Particulière	64,9%	63,0%	62,4%	61,9%	62,3%
Camionnette	12,2%	12,2%	12,4%	12,5%	11,5%
Camion	5,8%	5,6%	5,6%	5,4%	3,9%
Vélocoteur	4,1%	4,7%	5,3%	5,7%	5,9%
Autocar	4,7%	5,1%	4,3%	4,2%	4,5%
Autres	8,3%	9,4%	9,9%	10,2%	11,9%

Source : Direction des Transports Routiers

En 2014, l'âge moyen du parc s'élève à 15 ans. Le parc s'est ainsi rajeuni d'un an par rapport à 2013. Cette situation est en liaison avec le rajeunissement des autobus urbains (2 ans), des camions (1 an) et des autocars interurbains (1 an).

En 2014, les types de véhicule les plus âgés sont les autobus urbains (24 ans), les taxis urbains (24 ans) et les taxis inter urbains (21 ans). Par contre les plus jeunes sont les véhicules de location (7 ans) et les véhicules sanitaires ou médicalisés (9 ans).

Tableau XIII-4 : Age moyen du parc selon le genre de véhicule

Genre	2013	2014	var (années)
Véhicule Particulier Personnel	15	15	0
Camionnette	13	13	0
Taxi Urbain	23	24	0
Camion	13	12	-1
Tracteur	15	15	0
Autocar Interurbain	18	17	-1
Taxi Interurbain	21	21	0
Ensemble	16	15	1

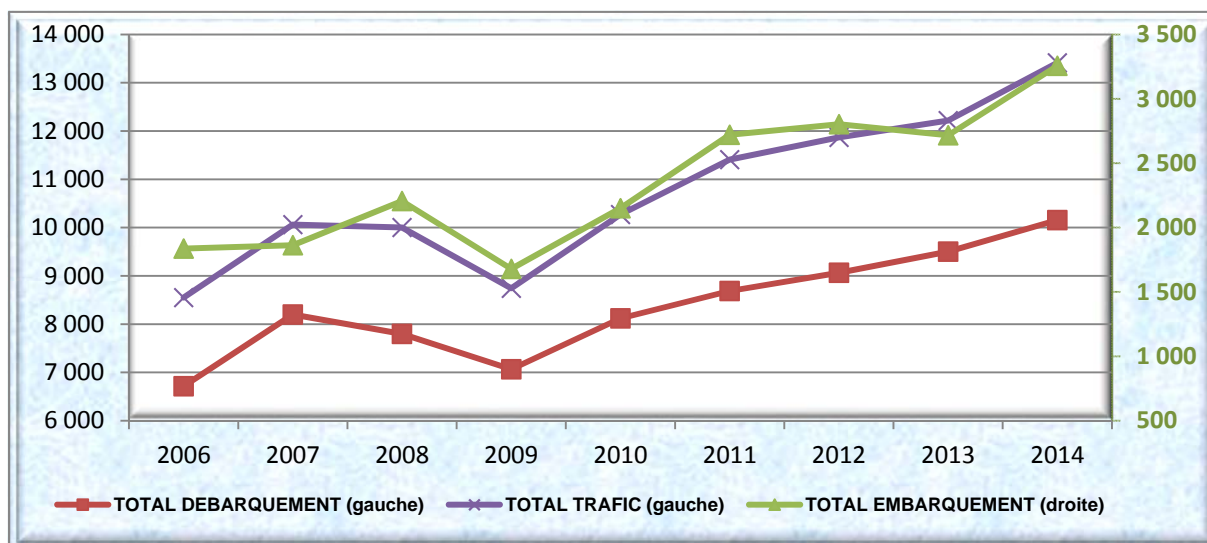
Source : Direction des Transports Routiers

XIII.2.2. TRANSPORT MARITIME

XIII.2.2.1. Port Autonome de Dakar

La tendance haussière du trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar s'est poursuivie en 2014, pour la cinquième année consécutive. Le trafic global est passé de 12,2 millions de tonnes en 2013 à 13,4 millions de tonnes en 2014, soit une progression de 9,8%, résultant d'une hausse combinée des embarquements (+19,9%) et des débarquements (+6,9%). Avec un volume de 10,6 millions de tonnes en 2014, les marchandises débarquées ont représenté 75,7% du trafic.

Graphique XIII-6 : Evolution du trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar (en milliers de tonnes)



Source : Port Autonome de Dakar (PAD)

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 marchandises est passé de 4,8% en 2013 à 6,9% en 2014. Cette évolution est consécutive à la hausse combinée des quantités débarquées de produits de la pêche (15,3%), d’hydrocarbures raffinés (+15,2%) et des marchandises diverses (+5,7%). Toutefois, elle a été atténuée par la baisse des débarquements du pétrole brut (-4,0%).

Le volume des marchandises embarquées au Port Autonome de Dakar s’est accru de 19,9% en 2014, sous l’effet de l’augmentation des embarquements des phosphates (+71,7%), des produits de la pêche (+20,3%) et des marchandises diverses (+13,0%).

XIII.2.2.2. Ports secondaires

Les principaux ports secondaires du Sénégal sont : le port de Ziguinchor, le port de Saint-Louis et le port de Kaolack.

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 46 238 tonneaux de jauge brute et 25 283 tonneaux de jauge²⁸ nette en 2014, soit des évolutions

²⁸ 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

respectives de 4,3% et 2,6% par rapport à 2013. Le trafic de voyageurs est resté important avec 99 128 passagers en 2014 contre 90 604 en 2013, soit une progression annuelle de 9,4%.

Le fret maritime s'est fortement redressé (+21,9%) en 2014 après avoir enregistré un repli de 17,5% en 2013. La hausse importante du trafic de marchandises observée en 2014 résulte des accroissements combinés des embarquements (+160,6%) et des débarquements (+2,6%).

Les débarquements qui ont constitué 73,9% du fret au niveau du port de Ziguinchor en 2014, sont composés principalement du ciment (64,3%) et du riz (28,4%). S'agissant des embarquements (26,1% du fret en 2014), ils restent dominés par le tourteau avec 51,8% du tonnage du volume global en 2014.

Le mouvement total de passagers, assuré tout au long de l'année 2014 par le bateau Aline Siteo Diatta, s'est établi à 87 057, soit une baisse de 3,3% par rapport à 2013.

Port de Saint-Louis

Les infrastructures au port de Saint-Louis sont dans un état de dégradation avancée et le transport n'est caractérisé que par le transport piroguier entre les deux rives du fleuve.

Port de Kaolack

En 2014, le port de Kaolack a enregistré 42 entrées de navires contre 35 en 2013, soit une hausse de 20,0%. Ces navires disposent d'une capacité de 102 275 tonneaux de jauge brute et de 52 152 tonneaux de jauge nette.

Le volume de marchandises débarquées au niveau du port de Kaolack est passé de 69 199 tonnes en 2013 à 83 851 tonnes en 2014, soit une hausse de 21,2%. Cette augmentation résulte essentiellement de l'effet combiné de la progression enregistrée dans les embarquements de tourteaux (+21,2%) et de celle des marchandises diverses. Toutefois, cet accroissement a été ralenti par les baisses des embarquements d'huile brute et de sel de 64,8% et 5,7%, respectivement.

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.2.3. TRANSPORT AERIEN

Le Sénégal est desservi par plusieurs grandes compagnies le ralliant directement ou via leurs hubs aux capitales des pays d'Amérique, d'Europe, d'Asie, du Moyen-Orient et du reste de l'Afrique.

En 2014, les trafics d'aéronefs (+3,8%) et de passagers (+1,6%) ont progressé au Sénégal à l'instar du monde entier. Cependant, l'activité du sous-secteur national s'est contractée. Le chiffre d'affaires du sous-secteur a affiché un recul de 17,3% entre 2013 et 2014. Cette situation est imputable essentiellement aux difficultés que traverse la compagnie aérienne nationale Sénégal Airlines (ex Groupe Air Sénégal). Il convient également de noter que le trafic d'aéronefs pris globalement intègre les compagnies étrangères dont l'activité n'est pas comptabilisée dans la production de ce sous-secteur.

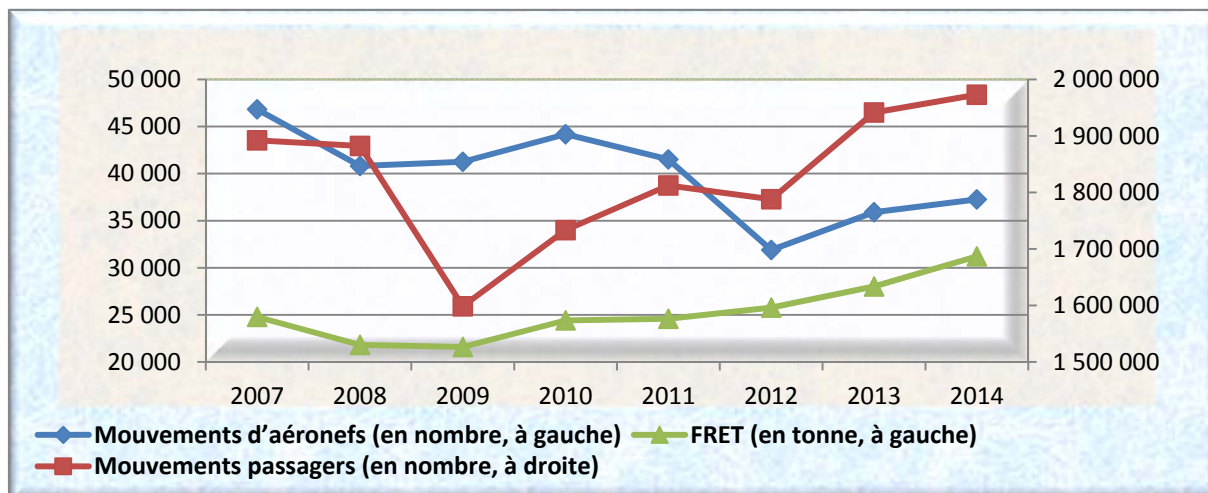
Les données du trafic aérien concernent l'aéroport international Léopold Sédar Senghor (LSS) de Dakar (91,0% des mouvements d'aéronefs, 96,6% des mouvements de passagers et 98,2% du fret) et les principaux aérodromes bénéficiant d'une protection de la navigation aérienne.

Les mouvements d'aéronefs sont passés de 31 906 en 2013 à 37 266 en 2014, soit une progression de 3,8%. Aussi, les mouvements de passagers se sont accrus de 1,6%, passant de 1 941 586 en 2013 à 1 972 928 en 2014, sous l'effet conjugué de la hausse des transits directs (+8,0%), des départs (+1,7%) et des arrivées (+0,3%).

Au titre du fret, la dynamique de croissance observée depuis 2010 s'est poursuivie en 2014. De 28 022 tonnes en 2013, le volume de marchandises transportées est passé à 31 215 tonnes en 2014, soit une croissance de 11,4%, résultant des évolutions combinées de marchandises débarquées (+13,7%) et de marchandises embarquées (+9,6%).

L'importance du trafic de l'aéroport de Dakar par rapport à ceux des aéroports régionaux s'explique par la concentration de la desserte des compagnies étrangères à l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor de Dakar. En outre, on note une faiblesse du trafic dans les aéroports régionaux (Cap-Skiring, Tambacounda et Saint-Louis). Cette situation est due à la préférence que les populations accordent à d'autres modes de transport plus abordables.

Graphique XIII-7 : Evolution du trafic aérien national sur la période 2007-2014



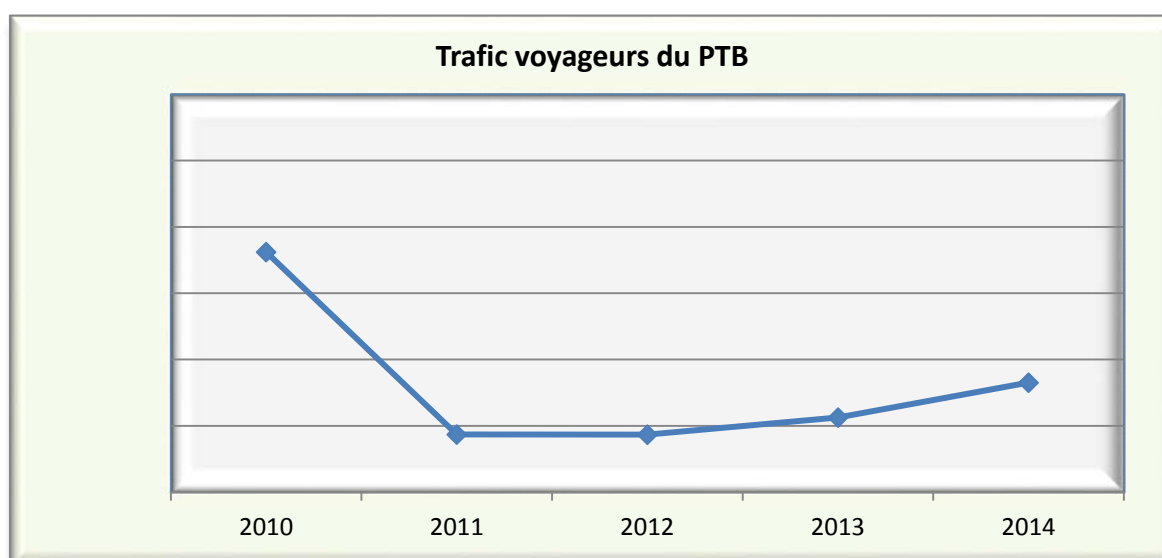
Source : Agence des Aéroports du Sénégal (ADS)

XIII.2.4. 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.

La dynamique de hausse du **trafic de voyageurs du PTB** qui a été observée en 2013 s'est poursuivie en 2014. En effet, le nombre de passagers est passé de 2 562 718 en 2013 à 2 826 488 en 2014, soit une hausse de 10,3%.

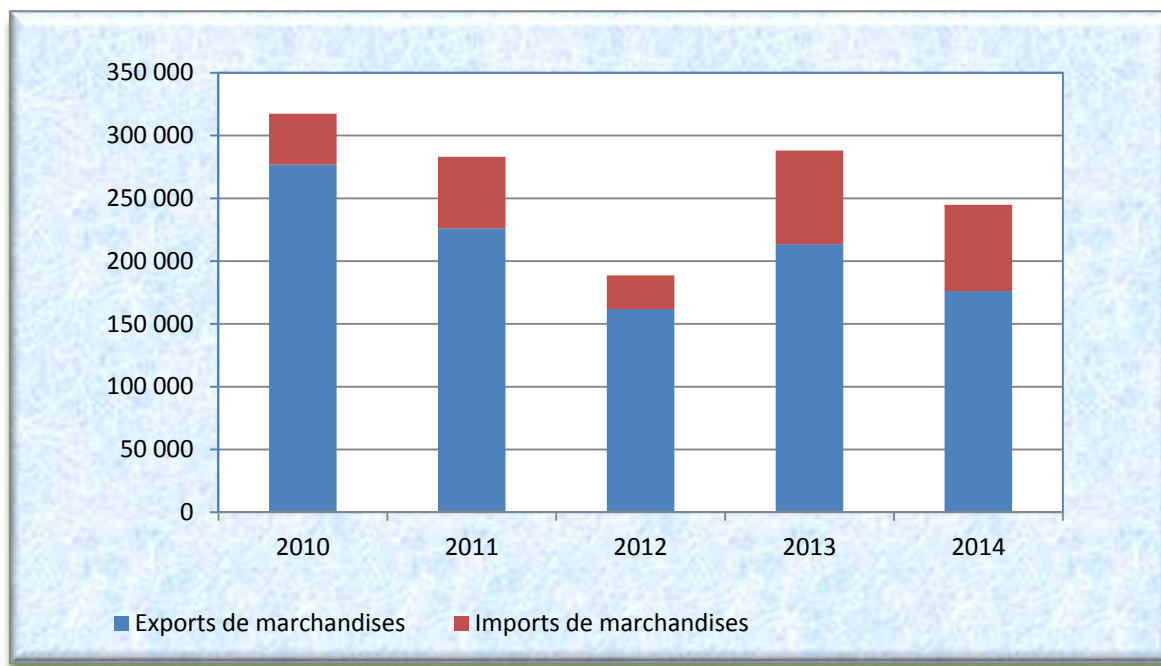
Graphique XIII-8 : Evolution du nombre de voyageurs par le Petit Train de Banlieue (en millions de personne)



Source : DPEE

Le trafic de marchandises sur la ligne Dakar-Bamako s'est établi à 244 858 tonnes en 2013, contre 288 086 en 2012, soit une baisse de 15,1%, consécutive à la baisse combinée des exportations de marchandises (-17,5%) et des importations (-7,9%).

Graphique XIII-9 : Trafic international de marchandises (en tonnes)



Source : DPEE

XIII.3. LES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT ET REALISATIONS EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Dans cette section, nous passons en revue quelques projets structurants en cours. Il convient de rappeler que l'année 2014 est marquée par l'adoption du Plan Sénégal Emergent (PSE) comme référentiel unique pour la planification au niveau de l'Etat. C'est également en février de la même année qu'un Groupe consultatif a été organisé à Paris pour la mobilisation des Bailleurs. Enfin, le PSE accorde une place importante au désenclavement interne et externe du Sénégal.

XIII.3.1. INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Sur le plan des infrastructures routières, le Sénégal prévoit d'ici 2017 à travers le PSE, la réalisation de 1170 km de routes revêtues, d'au moins 4000 km de pistes rurales, d'au moins 7 ponts et ouvrages d'art et la construction et la modernisation des gares routières.

Ce programme viendra consolider les efforts importants que l'Etat du Sénégal a consentis dans la réalisation d'infrastructures routières au cours des années récentes. 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 2014, l'exécution des travaux routiers a permis de réaliser 177,3 km de routes revêtues en 2013, dont 70,3 km construites et 107 km réhabilitées. Par ailleurs, quatre (04) ponts ont été achevés en 2014.

Le portefeuille de projets routiers en cours au 31 décembre 2014 se présente comme suit :

Tableau XIII-5 : Portefeuille de projets de l'AGEROUTE au 31 décembre 2014

Type de projet	Routes revêtues	Autoroutes	Ponts, ouvrages d'art (OA)	Total
Linéaire (km)	690	55	240	
Montants (Mds FCFA)	218	157	7	382

Source : AGEROUTE. Rapport 2014

La revue des indicateurs pour l'année 2014 révèle que les projets prioritaires définis par le Gouvernement sont en cours de réalisation ou achevés :

- prolongement de la Voie de Dégagement Nord (VDN) 3ème section qui concerne l'axe Golf Club-Tivaouane Peulh y compris la bretelle d'accès au village de Tivaouane Peulh ;
- construction de l'autoroute à péage AIBD-MBOUR-THIES : les travaux sont en cours sur le tronçon AIBD-SOMONE et sur une partie du lot 3 AIBD-Thiès d'environ 6 Km permettant d'assurer la liaison entre les deux projets Diamniadio-AIBD piloté par l'APIX et AIBD-MBOUR-THIES pour une cohésion d'ensemble de ces projets en vue de la continuité du trafic ;
- travaux de remise en état de la Grande Niaye entre Rufisque et Lompoul financés dans le cadre du projet PATMUR par l'IDA qui sont en voie d'achèvement;
- travaux de construction de ponts et d'ouvrages d'art à Dakar et à l'intérieur dupays (Autoponts aux carrefours de Thiaroye et Keur Massar, des ponts de la Geôle, Halwar et Ndioum) sont terminés ;

- achèvement des travaux de la route Vélingara-Badiara, la poursuite des travaux de réhabilitation de la route Tambacounda-Dialokoto et de construction des postes de contrôle juxtaposés de Moussala et Boundou Fourdou ;
- reconstruction de la route Fatick-Kaolack suite à la signature d'un protocole additionnel liant l'Etat du Sénégal à l'entreprise JLS et fixant les modalités d'exécution des travaux.

XIII.3.2. INFRASTRUCTURE AEROPORTUAIRE

Le Sénégal dispose d'un aéroport de classe internationale (aéroport international Léopold Sédar Senghor de Dakar) et de plusieurs aérodromes civils et militaires.

A l'Aéroport Léopold Sédar Senghor de Dakar, d'importants travaux d'extension au niveau de la zone arrivée de l'aérogare ont été réalisés:

- ✓ L'extension et la réfection des deux tapis ;
- ✓ La mise en place d'une climatisation centrale ;
- ✓ La mise en place des armoires de secours à défaut de climatisation ;
- ✓ Construction de deux(2) toilettes en plus des deux autres.

L'aéroport de Cap-Skiring a été rénové et ouvert à la navigation pour accélérer l'activité touristique dans la région.

L'aéroport international Blaise Diagne est en cours de construction sur le site de Diass, à quarante-sept (47) km de Dakar. Il est réalisé selon les standards internationaux tant sur le plan de la sûreté et de la sécurité que la qualité de service. Les travaux ont été lancés en avril 2007. Ils sont toujours en cours et accusent un important retard sur le calendrier initial. Plusieurs contraintes techniques (modifications de spécifications, et conditions du sous-sol), financières (procédures des banques de développement) et sociales (déplacement des populations impactées) sont avancées pour expliquer ces retards.

Conclusion

Depuis 2010, le secteur des transports présente une évolution globale en hausse. Toutefois, cette performance globale cache des disparités importantes. En effet, à l'exception du transport routier qui reste très dynamique, les autres modes de transport (aérien, ferroviaire et maritime) traversent des difficultés importantes. En outre, l'activité globale tire profit considérablement de l'environnement international favorable, notamment à travers les services auxiliaires portuaires et aéroportuaires.

Conscient de ces difficultés mais également des atouts du Sénégal comme hub naturel, le Plan Sénégal Emergent, lancé cette année, ambitionne de faire du Sénégal un hub logistique avec des investissements structurants comme la réhabilitation de la ligne de chemin de fer Dakar-Bamako et la modernisation du port de Dakar pour accompagner l'essor des échanges commerciaux. A cet effet, plusieurs projets sont déjà lancés ou sont encore à l'étude pour traduire en actions la vision transformatrice du PSE. Les perspectives de relance du secteur sont prometteuses.