

**ANSD**

REPUBLIQUE DU SENEGAL

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

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

# **SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE DU SENEGAL EN 2009**

**DECEMBRE 2010**

**Directeur Général, Directeur de publication****Babakar FALL**

Directeur Général Adjoint	Mamadou Falou MBENGUE
Directeur des Statistiques Economiques et de la Comptabilité Nationale	Mamadou Alhousseynou SARR
Directeur des Statistiques Démographiques et Sociales	Cheikh Tidiane NDIAYE
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 Coopération et de Coopération Internationale	Bineta Mbow GUISSÉ

**COMITE DE LECTURE ET DE CORRECTION**

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

**COMITE DE REDACTION**

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

**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](http://www.ansd.sn) ; Email: [statsenegal@ansd.sn](mailto: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. Son importante contribution dans l'économie (3,5% du PIB en 2009), son dynamisme et sa diversité en font 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 Franc CFA intervenue en 1994, l'Etat a eu à élaborer plusieurs politiques sectorielles de transport qui se sont succédé au fil du temps : le Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST) suivi des phases successives du Projet Sectoriel des Transports (PST1, PST2 et PST3) dont la dernière 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.

En effet, 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 prévues par le 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 dans le but de renforcer la contribution du secteur à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté.

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). Les principaux axes du PAMU portaient, 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. Ce chapitre passe en revue ces différents types de transports.

## **X.1. TRANSPORT MARITIME**

L'activité économique est fortement tributaire du secteur des transports maritimes. En effet, 95% des échanges commerciaux du Sénégal se font par le transport maritime<sup>21</sup>. Ce sous-secteur est encadré par une réglementation nationale et bénéficie pour son application d'un cadre institutionnel regroupant plusieurs acteurs.

### **X.1.1. AGENCE NATIONALE DES AFFAIRES MARITIMES (ANAM)**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) a été instituée par la loi n° 2009-585 du 18 juin 2009. Elle a été créée en fusionnant la Direction de la Marine marchande et la Direction des Transports maritimes et Ports intérieurs.

---

<sup>21</sup> Source : Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)

Elle a en charge la mise en application des dispositions internationales et nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la sûreté des navires, des ports et des conditions de travail des marins. L'ANAM a effectué les travaux de réhabilitation du Port de Ziguinchor avec un financement de l'Agence française de Développement (AFD) d'un montant d'environ 4 milliards de francs CFA ainsi que le balisage lumineux des voies navigables en vue d'améliorer la sécurité de la navigation.

### **X.1.2. CONSORTIUM SENEGALAIS D'ACTIVITES MARITIMES (COSAMA)**

Dans le cadre de la mise en œuvre de la politique de désenclavement et de développement des régions méridionales du pays, l'Etat a créé, le 13 Décembre 2007, le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes (COSAMA). Ce dernier a pour principale activité, le transport des passagers sur la liaison maritime Dakar – Ziguinchor. Le COSAMA assure l'exploitation du Ferry « Aline Sitoé Diatta » notamment, la gestion technique et commerciale de la desserte maritime Dakar – Ziguinchor.

### **X.1.3. CONSEIL SENEGALAIS DES CHARGEURS (COSEC)**

Le Conseil sénégalais des Chargeurs (COSEC) est un établissement public à caractère professionnel créé par la loi n° 75-51 du 03 avril 1975. Il a essentiellement pour missions de définir et de promouvoir une politique de protection des intérêts des exportateurs et importateurs du Sénégal. Il a également la possibilité de recourir au financement de réalisations de toute nature concourant à l'amélioration des conditions du transport maritime. C'est ainsi que le COSEC a mis en place un programme d'investissement intégrant le financement du secteur des transports maritimes et la réalisation de plusieurs infrastructures, à savoir : l'acquisition de quatre bateaux taxis<sup>22</sup> afin d'assurer la desserte maritime entre Dakar et sa banlieue, la construction d'une gare maritime à Ziguinchor, la mise en place d'un Observatoire national du transport maritime dont l'objectif principal est le suivi des taux de fret.

---

<sup>22</sup> Les quatre bateaux taxis, initialement prévus pour le transport maritime de passagers entre Dakar et sa banlieue, présentaient des anomalies qui les rendaient inadaptés pour effectuer ce trajet. Raison pour laquelle, ils devraient être déployés sur les fleuves (un en Casamance, deux dans les îles du Saloum et un sur le fleuve Sénégal).

#### **X.1.4. PORT AUTONOME DE DAKAR**

La Société nationale du Port Autonome de Dakar (SN-PAD) a été créée par la loi n° 87. 28 du 18 Août 1987. La SN-PAD est une société nationale, dotée d'un mode de gestion de droit privé, dont les missions consistent essentiellement en la gestion et l'exploitation du port.

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 toutes catégories 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. 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 agréées 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.

Le Port est scindé en trois zones distinctes dont la zone de pêche séparant la zone sud et la zone nord, qui sont subdivisées en môles.

La zone de pêche abrite le port de pêche, les ateliers de réparation navale, des unités industrielles de transformation et de conservation de poissons, de congélation de produits halieutiques, de fabrique de glace et d'entrepôts frigorifiques ainsi que la zone militaire.

La zone sud reçoit des marchandises diverses, le transit malien, le trafic de passagers et celui des véhicules.

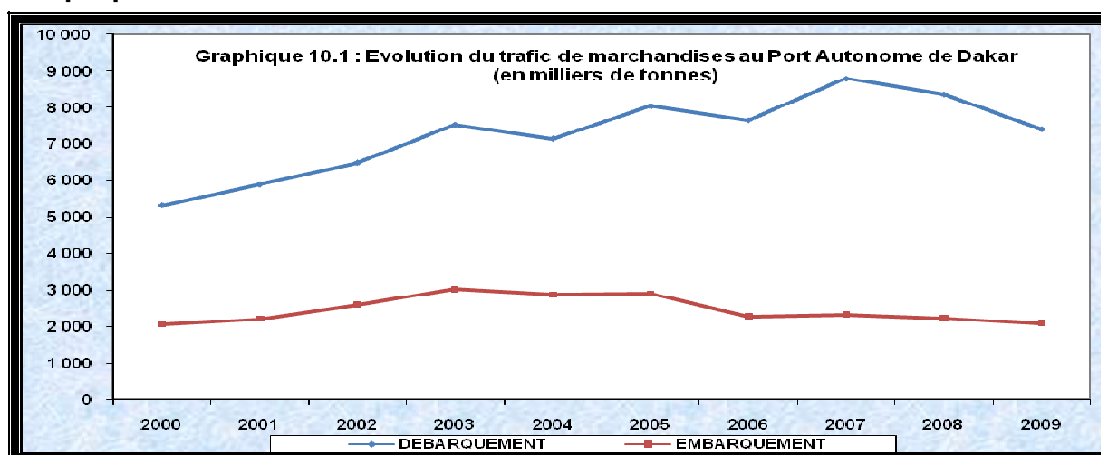
La zone nord héberge le terminal à conteneurs et le wharf<sup>23</sup> pétrolier destinés aux produits pétroliers, aux marchandises diverses et aux vrac solides et liquides.

La réhabilitation et l'extension des môles a permis au Port autonome de Dakar de disposer de profondeurs plus importantes et de surfaces additionnelles dans le but de décongestionner les terre-pleins du Port, de réduire sensiblement le coût de passage des marchandises et le temps de séjour des navires dans le Port et d'économiser sur les coûts d'exploitation. L'objectif est d'assurer une exploitation adéquate avec les conditions et standards de navigation internationale pour les navires de croisière.

#### ***X.1.4.1. Trafic de marchandises***

En 2009, le trafic de marchandises est caractérisé par la poursuite du repli des débarquements et des embarquements. Le Port Autonome de Dakar a ainsi enregistré un trafic total de 9,487 millions de tonnes de marchandises en 2009 contre 10,590 millions de tonnes en 2008 correspondant à une baisse annuelle de 10,4%. Cette contreperformance est due essentiellement à une diminution des quantités de marchandises débarquées et celles embarquées qui sont passées respectivement à 7,403 millions de tonnes et 2,084 millions de tonnes en 2009 contre 8,358 millions de tonnes et 2,232 millions de tonnes en 2008.

**Graphique 10. 1 : Evolution du trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar**



<sup>23</sup> Plateforme avançant dans la mer en étant perpendiculaire au rivage, le long de laquelle un navire s'amarré pour l'embarquement et le débarquement des marchandises et des passagers.

## a) Débarquements

Depuis 2003, les débarquements de marchandises au Port Autonome de Dakar suivent un mouvement en dents de scie, alternant hausse et baisse. Cependant en 2009, cette tendance s'est estompée par la poursuite de la baisse des quantités de marchandises débarquées, amorcée depuis 2008 (7,403 millions de tonnes en 2009 contre 8,358 millions de tonnes pour l'année précédente, correspondant à une baisse de 11,4%).

Cette diminution des débarquements est imputable à la régression enregistrée dans les débarquements de pétrole brut (-18,2%) et de marchandises diverses (-12,3%). Toutefois, la baisse a été atténuée par la performance des produits de la mer (+16%) et des hydrocarbures raffinés (+12,9%).

## b) Embarquements

Le volume total des embarquements de marchandises a oscillé en moyenne autour de 2 millions de tonnes par an sur la période 2000-2009, avec une pointe de 3 millions de tonnes atteinte en 2003. En 2009, les marchandises embarquées se sont élevées à 2,083 millions de tonnes contre 2,232 millions de tonnes en 2008, soit une diminution de 6,7%. Cette contreperformance est liée à la forte diminution des embarquements de phosphates (-54,2%). Toutefois, les embarquements des produits de la mer ont augmenté de 6,9% et ceux des marchandises diverses ont enregistré une quasi-stagnation, passant de 1,818 millions de tonnes en 2008 à 1,843 millions de tonnes en 2009 (soit +1,4%).

**Tableau 10. 1 : Trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar sur la période 2000-2009 (en milliers de tonnes)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Variations 2008/2007 (en %)
<b>DEBARQUEMENT</b>	<b>5 307</b>	<b>5 882</b>	<b>6 480</b>	<b>7 521</b>	<b>7 144</b>	<b>8 026</b>	<b>7 651</b>	<b>8 787</b>	<b>8 358</b>	<b>7 403</b>	<b>-11,4</b>
Marchandises diverses	3 466	4 444	4 959	5 749	5 230	6 408	6 146	7 045	6 939	6 089	-12,3
Pétrole brut	779	776	992	1 216	1 151	978	332	670	933	763	-18,2
Hydrocarbures raffinés	960	554	414	422	610	517	1 067	957	399	451	12,9
Produit de la mer	102	108	116	134	154	124	106	115	87	101	16,0
<b>EMBARQUEMENT</b>	<b>2 060</b>	<b>2 209</b>	<b>2 602</b>	<b>3 028</b>	<b>2 876</b>	<b>2 911</b>	<b>2 279</b>	<b>2 322</b>	<b>2 232</b>	<b>2 084</b>	<b>-6,7</b>
Marchandises diverses	1 577	1 661	2 177	2 729	2 517	2 702	2 053	2 049	1 818	1 843	1,4
Phosphates	425	446	326	191	239	107	136	182	331	152	-54,2
Produit de la mer	58	102	100	108	120	102	90	90	83	88	6,9
<b>TOTAL TRAFIC</b>	<b>7 367</b>	<b>8 092</b>	<b>9 083</b>	<b>10 548</b>	<b>10 020</b>	<b>10 938</b>	<b>9 930</b>	<b>11 109</b>	<b>10 590</b>	<b>9 487</b>	<b>-10,4</b>

Source : Port Autonome de Dakar

### **X.1.4.2. Le transit de marchandises**

La crise ivoirienne a eu des conséquences sur le transport de marchandises des pays de l'Afrique de l'Ouest sans frontière maritime, dont le Mali et le Burkina Faso. Elle constitue ainsi un handicap pour le port d'Abidjan dont une part importante des marchandises qui y transitaient, a été déviée vers les autres ports de la sous-région, notamment celui de Dakar qui est connecté à un corridor routier ou ferroviaire partant de la côte maritime jusqu'aux frontières des Etats sans frontière maritime.

Malgré tout, après avoir connu une progression régulière de 2005 à 2008, le transit global de marchandises a chuté entre 2008 et 2009 pour se situer à 699 711 tonnes contre 765 654 tonnes en 2008, enregistrant ainsi une baisse de 8,6%. Cette régression est largement imputable à l'évolution du transit malien qui constitue plus de 86% du transit global et a baissé de 9,1%, passant de 663 694 tonnes en 2008 à 603 228 tonnes en 2009.

**Tableau 10. 2 : Transit de marchandises sur la période 2005-2009 (en tonnes)**

	2005	2006	2007	2008	2009	Variations 2009/2008 (en %)
<b>TRANSIT GLOBAL</b>	525 498	639 150	699 918	765 654	699 711	-8,6
TRANSIT MALIEN	402 229	543 527	586 580	663 694	603 228	-9,1

Source : Port Autonome de Dakar

### **X.1.4.3. Les mouvements de navires**

En 2009, le Port Autonome de Dakar a connu une activité intense en termes d'escale de navires. En effet, il a enregistré 2 262 navires en escale contre 2 165 en 2008, soit une augmentation de 4,5%. Cette progression résulte de l'augmentation des bateaux en escale de types rouliers (+33,2%), minéraliers (+14,3%), tankers<sup>24</sup> (+12,3%) et des autres types de navires (+6,9%). Cependant, le nombre d'escales des bateaux de croisières, des cargos, des navires de pêche et des porte-conteneurs a baissé respectivement de 24%, 7%, 4% et 2% entre 2008 et 2009.

<sup>24</sup> Navire spécialisé dans le transport d'hydrocarbures.

**Tableau 10. 3 : Nombre de navires en escale au Port Autonome de Dakar sur la période 2003-2009**

Types de navires	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Variations 2009/2008 (en %)
Porte – conteneurs	742	856	539	810	786	694	679	-2,2
Rouliers	334	336	340	326	339	319	425	33,2
Minéraliers	46	25	33	32	41	35	40	14,3
Tankers	316	348	255	309	290	268	301	12,3
Cargos	633	675	812	478	443	440	409	-7,0
Croisières	22	17	20	19	22	29	22	-24,1
Pêcheurs	308	514	314	199	245	192	185	-3,6
Autres	87	62	98	201	240	188	201	6,9
<b>Total</b>	<b>2 488</b>	<b>2 833</b>	<b>2 411</b>	<b>2 374</b>	<b>2 406</b>	<b>2 165</b>	<b>2 262</b>	<b>4,5</b>

Source : Port Autonome de Dakar.

### **X.1.5. 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 du port de Saint-Louis sont dans un état de dégradation avancée et le transport n’y étant assuré que par des pirogues entre les deux rives du fleuve, l’analyse se limitera aux ports de Kaolack et de Ziguinchor.

#### ***X.1.5.1. Le port de Kaolack***

Le port de Kaolack connaît une activité qui décline progressivement. Après les bonnes performances réalisées en 2001 (soit 212 467 tonnes transportées), il a connu une chute progressive pour s’établir à 56 553 tonnes en 2008. Le trafic qui s’y effectue, est surtout le fait de ses annexes, Lyndiane et surtout Diorhane, spécialisé dans l’exploitation du sel. De fait, le trafic directement imputable au port de Kaolack est négligeable.

Au cours de l’année 2009, le port principal de Kaolack n’a pratiquement pas enregistré de mouvements de navires et de marchandises. Le trafic maritime de marchandises 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 77,8% 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 22,2% du trafic maritime global de la région.

En 2009, les annexes du port de Kaolack ont enregistré 41 entrées de navires contre 32 en 2008, soit une augmentation de 28,1%. Ces navires disposent d'une capacité de 55 896 tonneaux de jauge brute et 29 756 tonneaux de jauge nette (voir encadré 1).

Sur cette même période, 61 916 tonnes de marchandises ont été embarquées contre 56 512 tonnes correspondant à une hausse de 9,5% par rapport à l'année précédente. Cette tendance résulte de l'effet combiné de la forte progression enregistrée dans les embarquements d'huile et tourteaux (+177,4%) et d'une régression au niveau des exportations de sel (-10,7%). Les marchandises débarquées, constituées auparavant de sacs en balle, du bois et d'arachide passent de 41 tonnes en 2008 à zéro tonne en 2009.

**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 m<sup>3</sup>. 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. 4: Trafic du port de Kaolack sur la période 2001-2009**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Variations 2009/2008 (en%)
<b>Nombre de Navires</b>	<b>103</b>	<b>99</b>	<b>39</b>	<b>46</b>	<b>29</b>	<b>78</b>	<b>38</b>	<b>32</b>	<b>41</b>	<b>28,1</b>
Jauges Brutes	206 094	197 805	77 481	78 139	56 153	113 761	78 186	49 531	55 896	12,9
Jauges Nettes	112 224	110 478	44 967	44 256	32 791	60 748	43 252	29 462	29 756	1,0
<b>Exportation (en tonne)</b>	<b>212 321</b>	<b>113 146</b>	<b>65 891</b>	<b>87 305</b>	<b>57 520</b>	<b>106 112</b>	<b>80 847</b>	<b>56 512</b>	<b>61 916</b>	<b>9,6</b>
Sel	76 535	6 660	53 401	56 425	47 673	41 622	43 905	50 432	45 050	-10,7
Huile et Tourteaux	135 786	106 486	12 490	30 880	9 847	64 490	36 942	6 080	16 866	177,4
<b>Importation (en tonne)</b>	<b>146</b>	<b>459</b>	<b>66</b>	<b>982</b>	<b>0</b>	<b>4 395</b>	<b>1 511</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
Bois et sacs en balle	146	179	66	39	0	0	0	41	0	-
Arachide	0	0	0	0	0	2 858	0	0	0	-
Arachides décortiquées	0	0	0	0	0	1 537	1 511	0	0	-
<b>Total Import &amp; Export</b>	<b>212 467</b>	<b>113 605</b>	<b>65 957</b>	<b>88 287</b>	<b>57 520</b>	<b>110 507</b>	<b>82 357</b>	<b>56 553</b>	<b>61 916</b>	<b>9,5</b>

Source : Capitainerie du port de Kaolack

### ***X.1.5.2. Le port de Ziguinchor***

Le port de Ziguinchor est le premier port secondaire, en termes de volume de trafic. Le nombre d'entrées de navires a suivi une tendance haussière, passant de 144 entrées en 2003 à 382 entrées en 2006. Cependant, entre 2006 et 2009, cette tendance positive s'est estompée. En effet, le port a enregistré 106 entrées de navires en 2009 contre 241 entrées en 2008, correspondant à une forte diminution de 56%. Ces navires disposaient d'une capacité de 412 958 tonneaux de jauge brute et 133 514 tonneaux de jauge nette et étaient composés de 9 voiliers et de 97 navires marchands.

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 trafic de voyageurs au port de Ziguinchor augmente progressivement avec l'arrivée du nouveau bateau « Aline Siteo Diatta ». Ce dernier a transporté 85 844 passagers en 2009 contre 61 234 en 2008, soit une augmentation de 40,2%.

Le trafic de marchandises connaît un retournement de tendance en 2009, après le ralentissement de 2008. Après une régression de 35,9 % en 2008, les échanges de marchandises augmentent de 4,2 % passant ainsi de 80 241 tonnes en 2008 à 83 602 tonnes en 2009. Cette évolution est portée autant par la hausse des embarquements que par la progression des débarquements.

Le port de Ziguinchor a enregistré 21 310 tonnes de marchandises embarquées contre 20 747 tonnes en 2008, correspondant à une hausse de 2,7%. Cette augmentation résulte de l'effet combiné de la forte progression enregistrée dans les embarquements d'huile (+85,2%) et de marchandises diverses (+8,2%) malgré une régression au niveau des exportations de tourteaux (-41,1%). Les marchandises débarquées ont augmenté de 4,7% passant de 59 494 tonnes en 2008 à 62 292 tonnes en 2009. Cette reprise est portée autant par la hausse du ciment débarqué (+29,3%) que par la régression des importations de riz (-31,5%).

**Tableau 10. 5: Trafic du port de Ziguinchor sur la période 2003-2009**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Variations 2009/2008 (en %)
<b>Nombre de Navires</b>	<b>144</b>	<b>148</b>	<b>245</b>	<b>382</b>	<b>267</b>	<b>241</b>	<b>106</b>	<b>-56,0</b>
Voiliers	36	40	45	47	60	28	9	-67,9
Navires marchands	72	88	180	314	180	198	97	-51,0
Navires militaires	36	20	20	21	27	15	0	-
Jauges brutes	42 476	48 472	114 054	404 929	349 482	328 085	412 958	25,9
Jauges Nettes	25 954	28 616	49 429	151 770	131 790	130 545	133 514	2,3
<b>Passagers</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5 058</b>	<b>54 130</b>	<b>51 710</b>	<b>61 234</b>	<b>85 844</b>	<b>40,2</b>
<b>Exportation (en tonne)</b>	<b>3 168</b>	<b>26 438</b>	<b>16 399</b>	<b>61 590</b>	<b>56 025</b>	<b>20 747</b>	<b>21 310</b>	<b>2,7</b>
Huile	902	9 356	6 941	28 307	25 112	5 745	10 641	85,2
Tourteaux	2 266	15 253	6 659	30 150	28 473	11 284	6 645	-41,1
Divers	0	1 829	3 961	3 133	2 460	3 718	4 024	8,2
<b>Importation (en tonne)</b>	<b>42 161</b>	<b>38 929</b>	<b>82 152</b>	<b>89 803</b>	<b>67 670</b>	<b>59 494</b>	<b>62 292</b>	<b>4,7</b>
Ciment	18 400	22 590	49 184	47 302	46 528	43 008	55 622	29,3
Riz	16 983	10 207	20 301	36 265	11 023	9 733	6 670	-31,5
Divers	6 778	6 132	13 567	6 236	10 119	6 753	0	-
<b>Total Import &amp; Export</b>	<b>45 329</b>	<b>65 367</b>	<b>98 551</b>	<b>151 393</b>	<b>123 695</b>	<b>80 241</b>	<b>83 602</b>	<b>4,2</b>

Source : Capitainerie du port de Ziguinchor

## **X.2. TRANSPORT AERIEN**

Le secteur du transport aérien a connu une évolution significative dans le cadre institutionnel avec la création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal (ANACS), de la Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor (HAALSS) et de l'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS).

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal (ANACS) a été instituée par la loi n° 2002- 31 du 12 décembre 2002. Elle est chargée de la gestion, du contrôle et de la réglementation des activités de l'aviation civile sénégalaise. La Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor (HAALSS) a, quant à elle, été créée par décret présidentiel n° 2001-743 du 01 octobre 2001. Elle a pour mission d'assurer la sûreté des personnes, des biens et des aéronefs dans l'enceinte de la zone aéroportuaire.

En vue de prendre en charge la gestion de son réseau aéroportuaire, l'Etat a créé, par décret présidentiel n° 2008-460 du 9 mai 2008, l'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS), chargée de la gestion technique et commerciale des aérodromes nationaux et internationaux du Sénégal. L'Agence a ainsi pour missions de promouvoir et de mettre en œuvre la politique gouvernementale en matière de développement et d'exploitation des aérodromes civils nationaux et internationaux, d'assurer la fourniture de services de navigation aérienne et de météorologie aéronautique, d'exploiter et d'assurer la maintenance de l'ensemble des aérodromes nationaux et internationaux répartis sur le territoire national et d'évaluer le trafic aérien.

Le dispositif, les infrastructures et les équipements de sûreté et de sécurité mis en place par ces structures, ont motivé le classement de l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor à la catégorie 1 permettant ainsi le départ de vols directs vers les Etats-Unis et vice versa.

### **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 ceux de Bakel, Kaolack, Kédougou, Kolda, Linguère, Ourossogui, Podor, Richard-Toll et Simenti.

## X.2.2. LE TRAFIC NATIONAL

Après une tendance baissière en 2008, le trafic aérien a connu une légère reprise en 2009 avec 41 248 mouvements d'aéronefs contre 40 816 en 2008, soit une augmentation de 1,1%. Malgré cette croissance du trafic d'aéronefs, les mouvements de passagers sont passés de 1 882 242 en 2008 à 1 598 565 en 2009 correspondant à une baisse de 15,1%. Ce repli est imputable à une réduction combinée des arrivées (-8,9%) et des départs (-10,4%) des passagers et une forte diminution du nombre de passagers en transit (-54,9%). Ces derniers sont en effet passés de 223 068 en 2008 à 100 579 en 2009.

A la suite d'une forte régression enregistrée en 2008, l'activité de fret a presque stagné passant de 21 816 tonnes à 21 588 tonnes, soit une baisse de 1%. Cette légère contreperformance résulte d'une diminution des marchandises débarquées (-9,1%) plus importante que l'augmentation des marchandises embarquées (+6,3%).

**Tableau 10. 6: Trafic aérien national sur la période 2003-2009**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Variations 2009/2008 (en %)
<b>Mouvements d'aéronefs</b>	<b>38 376</b>	<b>40 287</b>	<b>40 935</b>	<b>45 861</b>	<b>46 826</b>	<b>40 816</b>	<b>41 248</b>	<b>1,1</b>
<b>Mouvements passagers (en nombre)</b>	<b>1 482 726</b>	<b>1 566 573</b>	<b>1 605 010</b>	<b>1 762 641</b>	<b>1 892 179</b>	<b>1 882 242</b>	<b>1 598 565</b>	<b>-15,1</b>
Arrivées	705 566	737 189	716 841	829 012	792 025	772 780	704 037	-8,9
Départs	738 722	791 046	778 879	726 813	903 310	886 394	793 949	-10,4
Transit direct	38 438	38 338	109 290	206 816	196 844	223 068	100 579	-54,9
<b>FRET (en tonne)</b>	<b>17 051</b>	<b>21 159</b>	<b>24 795</b>	<b>22 041</b>	<b>24 787</b>	<b>21 816</b>	<b>21 588</b>	<b>-1,0</b>
Arrivées	4 974	6 494	8 529	8 468	9 423	10 464	9 518	-9,0
Départs	12 077	14 665	16 267	13 573	15 363	11 352	12 071	6,3

Source : Agence 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, 97% 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 a enregistré 37 846 mouvements d'aéronefs en 2009 contre 37 232 en 2008, soit une augmentation de 1,6%. Les mouvements de passagers sont passés 1 802 559 en 2008 à 1 554 546 en 2009 correspondant à une diminution de 13,8%. Ce repli est dû à une réduction combinée des arrivées (-7,1%) et des départs (-9%) des passagers et du nombre de passagers en transit (-54,7%). Le tonnage en fret a également baissé, passant de 21 789 tonnes en 2008 à 21 572 tonnes en 2009, soit un léger repli de 1% imputable à une baisse des arrivées (-9%) peu atténuée par l'augmentation des départs (+6,4%).

### ***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.

#### **➤ Le trafic à l'aérodrome de Saint-Louis**

L'aérodrome de Saint-Louis a comptabilisé 770 mouvements d'aéronefs en 2009 contre 775 mouvements d'aéronefs en 2008, soit une quasi-stagnation (-0,6%). Les mouvements de passagers sont passés de 6 344 en 2008 à 3 180 en 2009 correspondant à une forte diminution de 49,9% imputable à une baisse des arrivées (-47,2%), des départs (-44,1) et du transit direct (-55,2).

#### **➤ Le trafic à l'aérodrome de Cap Skirring**

L'aérodrome de Cap Skirring a enregistré 1 099 mouvements d'aéronefs en 2009 contre 1 120 mouvements d'aéronefs en 2008 correspondant à une baisse de 1,9%. Les mouvements de passagers sont passés de 36 305 en 2008 à 22 786 en 2009, soit une diminution sensible de 37,2% résultant d'une réduction des arrivées (-36,2%), des départs (-33,7%) et surtout du transit direct (-81,7%).

### ➤ Le trafic à l'aérodrome de Ziguinchor

L'aérodrome de Ziguinchor a enregistré une légère baisse de 0,7% dans les mouvements d'aéronefs, soit 1 175 en 2009 contre 1 183 en 2008. Les mouvements de passagers sont passés de 34 035 en 2008 à 16 089, correspondant à une forte baisse de 52,7%. Ce repli est dû à une réduction des arrivées (-52,9%) et des départs (-52,5%) ainsi que du nombre de passagers en transit qui est passé de 14 en 2008 à zéro en 2009. Le tonnage en fret a baissé de 12,6%, passant de 19 tonnes en 2008 à 17 tonnes en 2009 imputable à la baisse des arrivées de marchandises (-41%).

### ➤ Le trafic à l'aérodrome de Tambacounda

L'aérodrome de Tambacounda, quant à lui, n'a comptabilisé que 358 mouvements d'aéronefs en 2009 contre 506 en 2008, soit une baisse de 29,2%. Les mouvements de passagers ont diminué de 34,5% (1 964 en 2009 contre 2 999 en 2008), résultant d'une baisse des arrivées (-31,7%) et des départs (-40,1%). Par contre le nombre de passagers en transit est passé de 77 en 2008 à 94 en 2009, enregistrant ainsi une augmentation de 22,1%.

**Tableau 10. 7: Evolution du trafic à l'aéroport LSS et aux principaux aérodromes**

	2008					2009					Variations 2009/2008 (en %)				
	Dakar	Saint-Louis	Tambacounda	Ziguinchor	Cap-Skiring	Dakar	Saint-Louis	Tambacounda	Ziguinchor	Cap-Skiring	Dakar	Saint-Louis	Tambacounda	Ziguinchor	Cap-Skiring
<b>Mouvements d'aéronefs</b>	37 232	775	506	1 183	1 120	37 846	770	358	1 175	1 099	1,6	-0,6	-29,2	-0,7	-1,9
<b>Mouvements passagers (en nombre)</b>	1 802 559	6 344	2 999	34 035	36 305	1 554 546	3 180	1 964	16 089	22 786	13,8	49,9	34,5	-52,7	-37,2
Arrivées	735 524	1 823	1 419	16 775	17 239	683 203	963	969	7 905	10 997	-7,1	47,2	31,7	-52,9	-36,2
Départs	848 630	1 731	1 503	17 246	17 284	772 434	967	901	8 184	11 463	-9,0	44,1	40,1	-52,5	-33,7
Transit direct	218 405	2 790	77	14	1 782	98 909	1 250	94	0	326	54,7	55,2	22,1	-100,0	-81,7
<b>FRET (en tonne)</b>	21 789	8	0	19	0	21 572	0	0	17	0	-1,0	-	-	-12,6	-
Arrivées	10 447	0	0	17	0	9 507	0	0	10	0	-9,0	-	-	-41,0	-
Départs	11 342	8	0	2	0	12 065	0	0	7	0	6,4	-	-	313,7	-

Source : Agence des Aéroports du Sénégal

Les contreperformances notées au niveau des aéroports sont liées à la faillite de la Compagnie Air Sénégal International (ASI) qui avait pris la décision de suspendre ses vols le 24 avril 2009 suite à de graves problèmes financiers occasionnant une rupture avec la Compagnie Royal Air Maroc. Air Sénégal International, dont le capital était détenu à 51% par la Royal Air Maroc et 49% par l'Etat du Sénégal, a démarré ses activités le 23 février 2001. C'est suite à cette faillite que des négociations ont été effectuées avec différents partenaires de l'Etat du Sénégal qui ont abouti, en octobre 2009, à la création d'une nouvelle compagnie, dénommée Sénégal Airlines. Celle-ci devrait démarrer ses activités en 2010.

### **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 (SNCFS). Depuis la privatisation de la SNCFS en novembre 2003, la nouvelle société 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 construction d'un mur de protection de l'emprise de la voie et de passerelles pour piétons a été réalisée pour améliorer les conditions d'exploitation du Petit Train de Banlieue (PTB).

#### **X.3.1. LE RESEAU**

L'ex Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal exploitait l'ensemble du réseau ferroviaire à l'exception du trafic des Industries Chimiques du Sénégal (ICS) tandis que la société Petit Train de Banlieue dessert la banlieue dakaroise. La longueur de l'ensemble des voies principales de l'ex-SNCFS s'élève à 906 km composées de :

- 70 km de voie double entre Dakar et Thiès ;
- 574 km de ligne internationale entre Thiès et Kidira ;
- 193 km de ligne nationale entre Thiès et Saint Louis ;
- et trois petits branchements: Guinguinéo-Kaolack, Thiès-phosphates de Taïba et Diourbel-Touba.

La ligne ferroviaire Dakar-Bamako utilisée par Transrail est longue de 1 287 Km.

## 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 baisse, passant de 133 393 tonnes à 26 240 tonnes. En 2009, la même tendance a été observée. Ainsi, les tonnages transportés en trafic national sénégalais sont passés de 65 962 tonnes en 2008 à 53 158 tonnes en 2009, soit un repli de 19,4% tandis que ceux du territoire malien ont augmenté de 77,5% (26 536 tonnes en 2009 contre 14 949 tonnes en 2008).

Quant au tonnage transporté en trafic international, il a connu une augmentation de 4,3% passant de 298 076 tonnes en 2008 à 310 964 tonnes en 2009. Cette hausse est imputable à l'augmentation enregistrée au niveau des exportations (+9,9%) transportées par Transrail tandis que les importations de marchandises par voie ferroviaire ont diminué de 20,9%.

Le résultat du trafic global sur l'axe ferroviaire Dakar-Bamako a occasionné un chiffre d'affaires de 17,077 milliards de FCFA en 2009 contre 16,778 milliards de FCFA en 2008, soit une augmentation de 1,8%.

**Tableau 10. 8 : Trafic de marchandises sur l'axe ferroviaire Dakar - Bamako (en tonnes)**

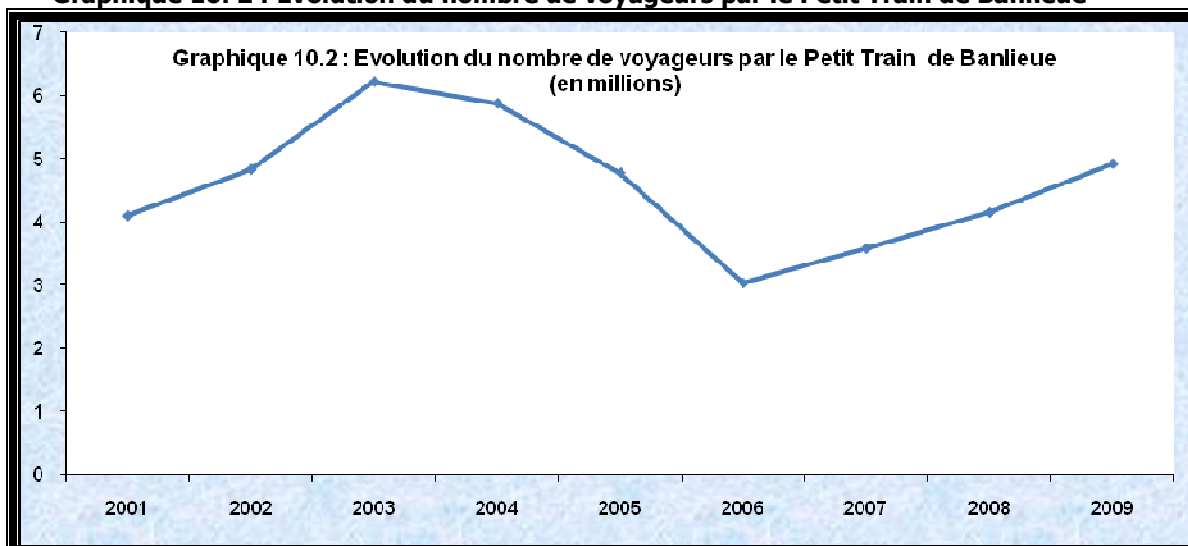
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Variations 2009/2008 (en %)	
<b>Trafic national (Sénégal)</b>	133 393	149 129	48 890	26 240	65 962	53 158	-19,5	
<b>Trafic national (Mali)</b>	37 883	18 128	16 608	15 685	14 949	26 536	77,5	
<b>Trafic international</b>	<i>Montée</i>	234 086	266 301	244 162	289 420	244 389	268 476	9,9
	<i>Descente</i>	72 734	81 068	68 898	56 735	53 686	42 488	-20,9
	<i>Sous Total</i>	<b>306 820</b>	<b>347 369</b>	<b>313 060</b>	<b>346 155</b>	<b>298 075</b>	<b>310 964</b>	<b>4,3</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>478 096</b>	<b>514 626</b>	<b>378 558</b>	<b>388 080</b>	<b>378 986</b>	<b>390 658</b>	<b>3,1</b>	

Source : TRANSRAIL SA

### X.3.2.2. Trafic voyageurs

Le Petit Train de Banlieue a transporté 4 920 516 voyageurs en 2009 contre 4 154 225 voyageurs en 2008 correspondant à une augmentation de 18,4%. Sur la période 2001-2009, le nombre moyen de voyageurs utilisant le Petit Train de Banlieue s'élève à 4 611 194 voyageurs 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 de Banlieue**



## **X.4. TRANSPORT ROUTIER**

Les objectifs prioritaires assignés au sous-secteur du transport routier portent essentiellement sur l'amélioration de la mobilité urbaine et l'accessibilité en milieu rural. Pour atteindre ces objectifs, l'Etat du Sénégal a eu à élaborer des politiques sectorielles basées sur des investissements massifs dans le domaine des infrastructures routières et des services de transport.

### **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) et du Projet d'autoroute à péage Dakar-Diamniadio 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 et l'élargissement des tronçons « Dakar-Patte d'oie » et « Patte d'oie-Pikine ».

#### X.4.1.1. Classification du réseau routier

Au Sénégal, le réseau routier est réparti en réseau classé et en réseau non classé. Le réseau routier classé était jusque là placé 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 ;
- et les **Voiries Urbaines** qui assurent les liaisons à l'intérieur des centres urbains.

Le réseau routier du Sénégal est long de 14 825 km. Ce réseau comprend 10 019 km de routes non revêtues (soit 68 %) contre 4 806 km de routes revêtues (soit 32%).

**Tableau 10. 9 : Répartition par catégorie de routes régulièrement inspectées**

Catégorie de routes	Réseau total	Routes revêtues		Routes non revêtues	
	(km)	(km)	(%)	(km)	(%)
Routes nationales	3 351,7	2 844,7	85%	507,0	15%
Routes régionales	1 225,5	606,5	49%	619,0	51%
Routes départementales	5 667,4	886,4	16%	4 781,0	84%
Pistes répertoriées	4 197,9	91,9	2%	4 106,0	98%
Voie de dégagement	13,6	13,6	100%	0,0	0%
Voiries urbaines	237,2	230,6	97%	6,6	3%
Routes à classer	131,8	131,8	100%	0,0	0%
<b>Total</b>	<b>14 825,1</b>	<b>4 805,5</b>	<b>32%</b>	<b>10 019,6</b>	<b>68%</b>

Source : AATR

Le réseau routier revêtu est plus concentré dans les régions de l'Ouest, lié à la forte densité de leurs populations et des activités commerciales, tandis que le réseau routier non revêtu, composé principalement de pistes et de départementales, l'est plus dans les régions de l'Est et du Centre.

**Tableau 10. 10 : La répartition du réseau revêtu par région et par catégorie de route (en Km)**

Région	Routes nationales	Routes régionales	Routes départementales	Pistes répertoriées	Voie de dégagement	Voiries urbaines	Routes à classer	Total
Dakar	49,2	21,2	46,0	37,8	13,6	132,0	0,0	299,8
Diourbel	118,7	39,1	8,0	26,0	0,0	24,2	106,8	322,8
Fatick	194,1	60,9	122,6	0,0	0,0	0,0	0,0	377,6
Kaolack	272,1	56,2	33,3	0,0	0,0	5,9	0,0	367,5
Kolda	410,6	123,2	25,5	0,0	0,0	0,0	0,0	559,3
Louga	205,1	160,8	190,9	19,4	0,0	15,6	7,0	598,8
Matam	197,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	197,7
St-Louis	384,6	3,0	56,7	3,0	0,0	17,7	0,0	465,0
Tambacounda	640,0	0,0	62,1	0,0	0,0	0,0	0,0	702,1
Thiès	180,3	70,8	297,2	5,7	0,0	19,1	18,0	591,1
Ziguinchor	192,3	71,3	44,1	0,0	0,0	16,1	0,0	323,8
<b>Total</b>	<b>2 844,7</b>	<b>606,5</b>	<b>886,4</b>	<b>91,9</b>	<b>13,6</b>	<b>230,6</b>	<b>131,8</b>	<b>805,5<sup>4</sup></b>

Source : AATR

**Tableau 10. 11 : La répartition du réseau non revêtu par région et par catégorie de route (en Km)**

Région	Routes nationales	Routes régionales	Routes départementales	Pistes répertoriées	Voie de dégagement	Voiries urbaines	Routes à classer	Total
Dakar	0,0	0,0	0,0	17,6	0,0	0,0	0,0	17,6
Diourbel	0,0	48,5	154,5	136,9	0,0	0,0	0,0	338,1
Fatick	0,0	28,2	152,7	275,7	0,0	0,0	0,0	456,1
Kaolack	0,0	0,0	609,4	533,5	0,0	0,0	0,0	1 144,3
Kolda	0,0	58,0	508,7	825,0	0,0	0,0	0,0	1 391,3
Louga	64,1	15,0	150,5	885,4	0,0	0,0	0,0	1 119,0
Matam	169,7	212,3	0,0	406,3	0,0	0,0	0,0	785,4
St-Louis	154,8	212,0	90,1	240,1	0,0	0,0	0,0	693,1
Tambacounda	118,5	0,0	2 448,0	557,3	0,0	0,0	0,0	3 128,7
Thiès	0,0	0,0	251,5	91,3	0,0	0,0	0,0	342,9
Ziguinchor	0,0	45,0	415,5	136,7	0,0	6,6	0,0	602,3
<b>Total</b>	<b>507,0</b>	<b>619,0</b>	<b>4 781,0</b>	<b>4 106,0</b>	<b>0,0</b>	<b>6,6</b>	<b>0,0</b>	<b>10 019,6</b>

Source : AATR

#### **X.4.1.2. L'état du réseau routier**

Concernant l'état des routes, il ressort des inspections visuelles de 2006 que seulement 37% 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 45% sont en mauvais état (dégradations de chaussée  $\geq$  15%).

S'agissant des routes non revêtues, 39% d'entre elles sont en bon état, 29% en dégradation moyenne et 32% en mauvais état.

**Tableau 10. 12 : Etat du réseau routier**

Catégories de route	Etat Bon Dégradations de haussée $\leq$ 5%	Etat Moyen Dégradations de chaussée entre 5 et 15%	Etat Mauvais Dégradations de chaussée > 15%
Routes revêtues	37%	18%	45%
Routes non revêtues	39%	29%	32%

Source : AATR

Une nouvelle classification du réseau est envisagée pour prendre en compte la construction et les travaux de réhabilitation effectués depuis lors sur certains tronçons importants et l'état actuel du réseau routier.

#### **X.4.1.3. Les infrastructures routières réalisées en 2009**

En 2009, le pourcentage de la population rurale vivant à moins de 5 km d'une route praticable s'établit à 70,1%. En matière d'infrastructures routières, l'Etat a réalisé 209 km de pistes de désenclavement en milieu rural en 2009 contre 277 km en 2008, soit une diminution de 24,7%. Ces réalisations de nouvelles pistes de désenclavement n'ont pas permis d'atteindre les objectifs qui étaient de 590 km. Le nombre de km de route non revêtue classée récupéré et le nombre de km de route revêtue classée récupéré en 2009 sont respectivement de 1 106 km et 688 km contre 277 km et 301 km en 2008, correspondant à une forte augmentation de 298,5% et 128,5%. Ce qui fait que les objectifs fixés (respectivement 350 km et 370 km) ont été largement dépassés.

**Tableau 10. 13 : Infrastructures routières réalisées en 2009**

Indicateurs	2008	2009	
		Prévu	Réalisé
Pourcentage de la population rurale vivant à moins de 5 km d'une route praticable en toute saison <sup>25</sup>	-	-	70,1%
Nombre de km de pistes de désenclavement construites en milieu rural par an	277	590	209
Nombre de km de route non revêtue classé récupéré par an	277	350	1 106
Nombre de km de route revêtue classé récupéré par an	301	370	688

Source : ANSD - AATR

#### X.4.2. LES IMPORTATIONS DE VEHICULES

En 2009, les importations<sup>26</sup> de matériel de transport et pièces détachées automobiles ont représenté 7,6 % du total des importations au Sénégal. Elles ont accusé une baisse de 10,9% s'établissant à 163 570 millions de FCFA en 2009 contre 183 647 millions de FCFA pour l'année précédente. Cette baisse est imputable à la diminution des importations d'automobiles et cars (-6,4%), de camions et camionnettes (-17,4%), des autres véhicules terrestres (-22,1%) et des autres matériels de transport (-10,1%). Ces évolutions pourraient être liées à la limitation de l'âge d'importation des véhicules au Sénégal (5 ans).

**Tableau 10. 14 : Evolution des importations de matériel de transport de 2005 à 2009**

	2005	2006	2007	2008	2009	Variations 2009/2008 (en %)
<b>TOTAL IMPORTATIONS</b>	<b>1 696 682</b>	<b>1 790 899</b>	<b>2 123 625</b>	<b>2 534 191</b>	<b>2 141 980</b>	<b>-15,5</b>
Dont :						
AUTOMOBILES et CARS	60 794	53 991	64 459	74 532	69 725	-6,4
CAMIONS et CAMIONNETTES	14 789	22 883	28 856	34 809	28 740	-17,4
PIECES DETACHEES AUTOMOBILES	11 457	11 455	16 483	20 350	22 294	9,6
AUTRES VEHICULES TERRESTRES	19 411	25 544	24 821	47 440	36 955	-22,1
AUTRES MATERIELS DE TRANSPORT	37 784	17 976	10 426	6 516	5 856	-10,1
<b>TOTAL TRANSPORT</b>	<b>144 235</b>	<b>131 849</b>	<b>145 045</b>	<b>183 647</b>	<b>163 570</b>	<b>-10,9</b>

Source : ANSD

<sup>25</sup> Résultats de l'enquête village de 2009 sur l'accès aux services sociaux de base réalisée par l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie.

<sup>26</sup> Les importations sont évaluées en valeur CAF (Coût, Assurance et Fret), coût de la marchandise à son point d'entrée au Sénégal, y compris assurance et fret.

### X.4.3. LES PRIX A LA CONSOMMATION DE LA FONCTION « TRANSPORT »

La chute des cours mondiaux du pétrole, à la suite de leur forte hausse enregistrée en 2008, a conduit au repli des prix à la consommation des composantes du secteur transport. Comparés à l'année 2008, les prix à la consommation de la fonction « transport » ont reculé de 1,4% en 2009.

**Tableau 10. 15 : Evolution de l'indice des prix à la consommation de la fonction « Transport » et de ses composantes (base 100 en 1996)**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Variations 2009/2008 (en %)
<b>Transports</b>	<b>108,7</b>	<b>113,9</b>	<b>123,6</b>	<b>126,6</b>	<b>138,6</b>	<b>136,6</b>	<b>-1,4</b>
<b>Achats de véhicules</b>	<b>100,1</b>	<b>99,1</b>	<b>98,6</b>	<b>98,7</b>	<b>97,3</b>	<b>97,1</b>	<b>-0,2</b>
Voitures automobiles (voitures particulières)	100,6	99,8	99,4	99,4	98,0	97,7	-0,3
Motocycles	84,4	77,8	75,7	75,2	75,3	76,3	1,4
Bicyclettes	92,8	90,7	84,3	84,3	84,3	84,3	0,0
<b>Dépenses d'utilisation des véhicules</b>	<b>113,4</b>	<b>124,6</b>	<b>136,9</b>	<b>141,5</b>	<b>159,6</b>	<b>141,0</b>	<b>-11,7</b>
Pièces de rechange et accessoires pour véhicules de tourisme.	97,4	99,8	101,3	102,7	116,6	114,0	-2,2
Carburants et lubrifiants	118,1	137,2	157,7	163,5	187,2	149,5	-20,2
Entretien et réparation de véhicules particuliers	112,4	110,6	111,1	115,5	124,6	142,6	14,5
Services divers liés aux véhicules particuliers.	114,6	114,6	114,6	114,6	114,6	114,6	0,0
<b>Services de transport</b>	<b>108,6</b>	<b>112,5</b>	<b>123,4</b>	<b>126,4</b>	<b>138,8</b>	<b>143,9</b>	<b>3,7</b>
Transport routier de passagers	108,6	112,5	123,4	126,4	138,7	143,8	3,7
Transport ferroviaire de passagers	115,0	115,0	122,8	132,6	153,4	170,7	11,3

Source : ANSD

Les données sur le parc automobile, les immatriculations et la sécurité routière n'étant pas encore disponibles pour l'année 2009, par conséquent les commentaires vont porter sur les données de 2008<sup>27</sup>.

### X.4.4. 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 immatriculé au Sénégal.

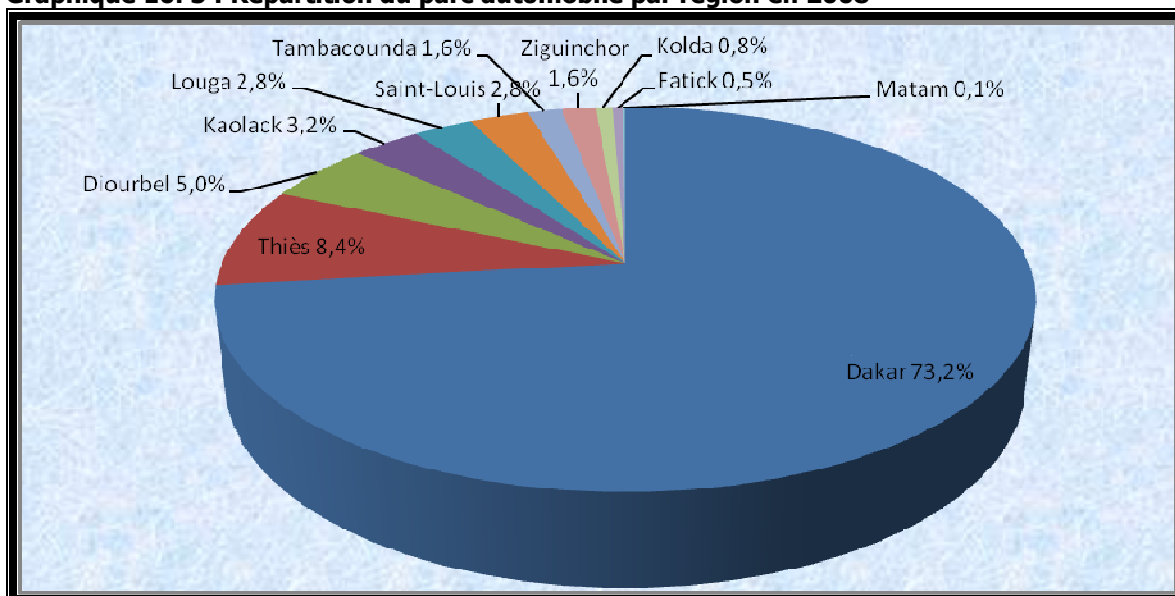
<sup>27</sup> Il faut souligner que la Direction des Transports Terrestres a eu à mettre à jour sa base de données en 2009, ce qui fait que les statistiques seront différentes de celles des éditions précédentes.

#### ***X.4.4.1. Répartition du parc automobile par région***

Le manque d'information relative à la destruction ou à la sortie de véhicules hors du pays implique que le parc immatriculé ne correspond pas exactement au parc des véhicules roulants. Le parc automobile immatriculé est estimé, par les services de la Direction des Transports Terrestres, à 293 800 véhicules en 2008 contre 263 164 en 2007, soit une hausse de 11,6%.

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 où sont immatriculés environ 3/4 du parc automobile national soit 73,2%, suivie des régions de Thiès (8,4%), Diourbel (5%), Kaolack (3,2%), Louga (2,8%) et Saint-Louis (2,8%).

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



#### ***X.4.4.2. Répartition 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 66,7%. Cette catégorie inclut les véhicules personnels privés, les taxis et les voitures des sociétés. Elle est suivie des camionnettes (11,0%), des autocars (5,4%) et des camions (4,6%).

Les tricycles, les quadricycles, les vélomoteurs, les motocycles et les véhicules spéciaux de transport ont fortement augmenté en 2008, soit respectivement de 311%, 83%, 38%, 28% et 24% selon les genres comparativement à 2007.

**Tableau 10. 16 : Répartition du Parc automobile par genre en 2008**

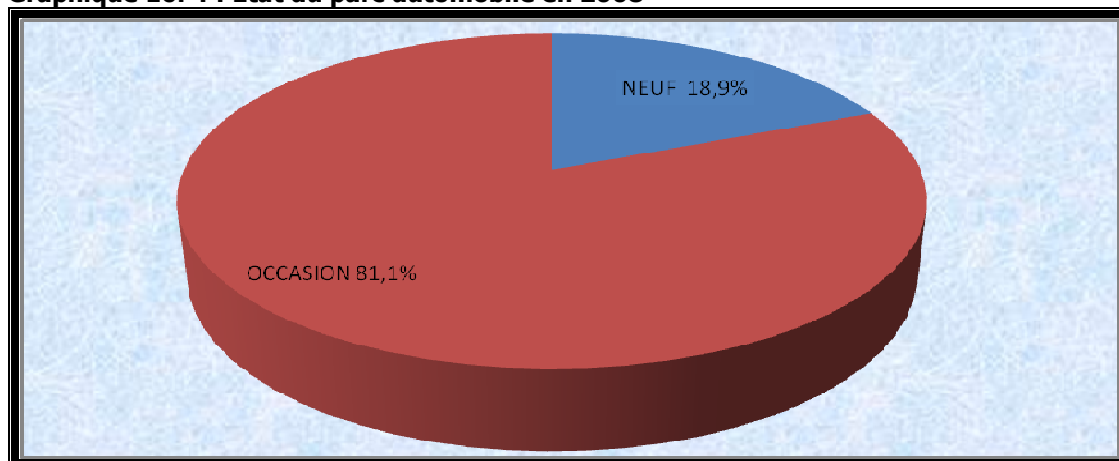
GENRE	2007	2008	Variations 2008/2007	Part en 2008
Autocars	14 767	15 969	8,1%	5,4%
Camions	13 004	13 543	4,1%	4,6%
Camionnettes	27 910	32 340	15,9%	11,0%
Motocycle	2 840	3 636	28,0%	1,2%
Véhicules très spéciaux Matériel Incendie	4	2	-49,9%	0,0%
Quadricycles	393	721	83,2%	0,2%
Remorques	123	126	2,6%	0,0%
Semi remorques	7 819	8 869	13,4%	3,0%
Tricycles	54	222	311,7%	0,1%
Tracteurs	6 992	7 969	14,0%	2,7%
Véhicules très spéciaux à usage agricole	16	17	6,4%	0,0%
Véhicules très spéciaux divers	11	8	-27,2%	0,0%
Véhicules très spéciaux à usage industrielle	261	236	-9,5%	0,1%
Vélocycleurs	6 348	8 767	38,1%	3,0%
Voitures particulières	178 732	19 6074	9,7%	66,7%
Véhicules très spéciaux à usage sanitaire	9	9	0,0%	0,0%
Véhicules très spéciaux de transport	3 513	4 360	24,1%	1,5%
Indéterminé	187	932	399,1%	0,3%
<b>TOTAL</b>	<b>263 164</b>	<b>293 800</b>	<b>11,6%</b>	<b>100,0%</b>

Source : Direction des Transports Terrestres

#### ***X.4.4.3. Etat des véhicules***

Concernant l'état du parc immatriculé, seuls 18,9% ont été acquis neufs correspondant à 55 470 véhicules et les 81,1% étant des voitures d'occasion, soit 238 330 véhicules.

**Graphique 10. 4 : Etat du parc automobile en 2008**



#### **X.4.4.4. Moyenne d'âge du parc automobile**

L'âge moyen des véhicules est de 10,8 ans traduisant ainsi la vétusté du parc automobile. Les véhicules lourds constitués principalement de remorques, d'autocars, de camions, de véhicules très spéciaux à usage sanitaire et à usage agricole sont les plus anciens, ayant respectivement 13,6 ans, 13,2 ans, 13,1 ans, 12,8 ans et 12,6 ans. Les voitures particulières, qui représentent 66,7% du parc automobile, ont une moyenne d'âge de 11,2 ans.

**Tableau 10. 17 : Répartition du Parc automobile par état et moyenne d'âge en 2008**

<b>GENRE</b>	<b>NEUF</b>	<b>OCCASION</b>	<b>EFFECTIF</b>	<b>MOYENNE D'AGE</b>
Autocar	2 181	13 788	15 969	13,2
Camion	1 257	12 286	13 543	13,1
Camionnette	12 122	20 218	32 340	9,5
Motocycle	1 124	2 512	3 636	5,7
Quadricycle	487	234	721	3,3
Remorque	31	95	126	13,6
Semi-remorque	795	8 074	8 869	9,8
Tracteur	531	7 438	7 969	10,0
Tricycle	208	14	222	1,7
Véhicules très spéciaux de transport	591	3 769	4 360	9,2
Véhicules très spéciaux à usage agricole	4	13	17	12,6
Véhicules très spéciaux à usage industrielle	45	191	236	10,1
Véhicules très spéciaux à usage sanitaire	1	8	9	12,8
Véhicules très spéciaux divers	0	8	8	12,4
Véhicules très spéciaux Matériel Incendie	2	-	2	3,0
Vélocycle	6 715	2 052	8 767	4,3
Voiture Particulière	28 658	167 416	196 074	11,2
Indéterminé	718	214	932	6,1
<b>TOTAL</b>	<b>55 470</b>	<b>238 330</b>	<b>293 800</b>	<b>10,8</b>

Source : Direction des Transports Terrestres

#### **X.4.4.5. Répartition du parc automobile selon la marque**

Une analyse de la répartition du parc automobile immatriculé selon la marque montre que 20,6% des véhicules sont de marque Renault, suivie entre autres par Peugeot (17,8%), Mercedes (11,7%), Toyota (9,2%), Mitsubishi (4,9%) et Nissan (3,3%).

**Tableau 10. 18 : Répartition du Parc automobile selon la marque en 2008**

MARQUES	EFFECTIF	Part en 2008
Renault	60 453	20,6%
Peugeot	52 314	17,8%
Mercedes Benz	34 446	11,7%
Toyota	26 937	9,2%
Mitsubishi	14 389	4,9%
Nissan	9 556	3,3%
Citroën	8 150	2,8%
Volkswagen	6 913	2,4%
Ford	6 845	2,3%
Berliet	6 075	2,1%
BMW	5 765	2,0%
Honda	5 061	1,7%
Yamaha	4 372	1,5%
Hyundai	3 421	1,2%
Suzuki	2 829	1,0%
Fiat	2 548	0,9%
Autres	43 726	14,9%
<b>TOTAL</b>	<b>293 800</b>	<b>100,0%</b>

Source : Direction des Transports Terrestres

#### ***X.4.4.6. Répartition du parc automobile selon la série d'immatriculation***

Les véhicules de série normale constituent 92,5% du parc automobile tandis que les voitures de l'administration et d'admission temporaire représentent respectivement 2,8% et 2,1% des véhicules immatriculés.

**Tableau 10. 19 : Répartition du Parc automobile selon la série d'immatriculation en 2008**

SERIE IMMATRICULATION	EFFECTIF	Part en 2008
Administration	8 101	2,8%
Admission Temporaire	6 294	2,1%
Agence de Presse	4	0,0%
Corps Consulaire	77	0,0%
Corps Diplomatique	2 566	0,9%
Etablissement Public	528	0,2%
Gendarmerie et Sapeur	887	0,3%
Normale	271 806	92,5%
Organisme International	2 586	0,9%
WW	461	0,2%
NON DECLARE	490	0,2%
<b>Total</b>	<b>293 800</b>	<b>100,0%</b>

Source : Direction des Transports Terrestres

#### **X.4.4.7. Répartition du parc automobile selon les places assises**

Les véhicules ayant un nombre de places inférieur ou égal à 10 personnes représentent 89,4% du parc automobile dont 20,5% pour les voitures d'au moins 5 places et 68,9% pour celles ayant un nombre compris entre 6 et 10 places.

**Tableau 10. 20 : Répartition du Parc selon le nombre de places assises en 2008**

NOMBRE DE PLACES ASSISES	EFFECTIF	Part en 2008
<= 5	60 247	20,5%
6-10	202 295	68,9%
11-15	394	0,1%
16 - 20	3 889	1,3%
21 - 25	67	0,0%
26 - 30	2 861	1,0%
31+	4 996	1,7%
NON DECLARE	19 051	6,5%
<b>Total</b>	<b>293 800</b>	<b>100,0%</b>

Source : Direction des Transports Terrestres

#### **X.4.4.8. Répartition des véhicules selon la source d'énergie**

60,5% des véhicules immatriculés utilisent le gasoil comme source d'énergie contre 32,4% pour l'essence. Cela s'explique par le fait que non seulement le gasoil coûterait moins cher que l'essence, mais également que les véhicules fonctionnant au gasoil seraient plus économiques en termes de consommation, surtout en cas d'embouteillage.

**Tableau 10. 21 : Répartition du Parc selon la source d'énergie en 2008**

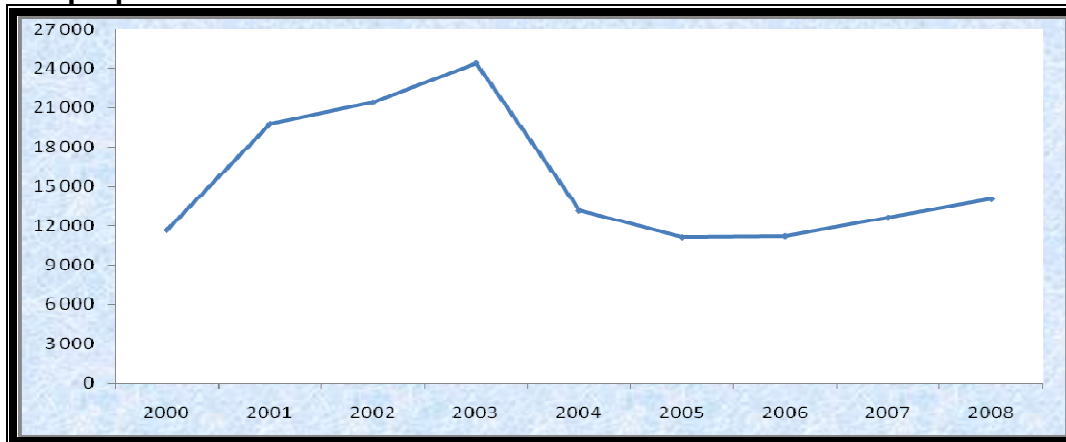
SOURCE D'ENERGIE	EFFECTIF	Part en 2008
ESSENCE	95 330	32,4%
GASOIL	177 748	60,5%
AUTRE	54	0,02%
NON DECLARE	20 668	7,0%
<b>Total</b>	<b>293 800</b>	<b>100,0%</b>

Source : Direction des Transports Terrestres

### **X.4.5. LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS**

La tendance à la baisse amorcée depuis 2003 du nombre des nouvelles immatriculations s'est estompée en 2008. Le nombre de véhicules nouvellement immatriculés s'est accru de 11% en 2008 pour se situer à 14 041 contre 12 658 en 2007. La répartition de ces nouvelles immatriculations selon le type de véhicule laisse apparaître une forte prédominance des voitures particulières qui devrait en principe se confirmer en 2009 quand on prend en compte la psychologie sociale et la mentalité actuelle de la société sénégalaise qui a tendance à s'individualiser.

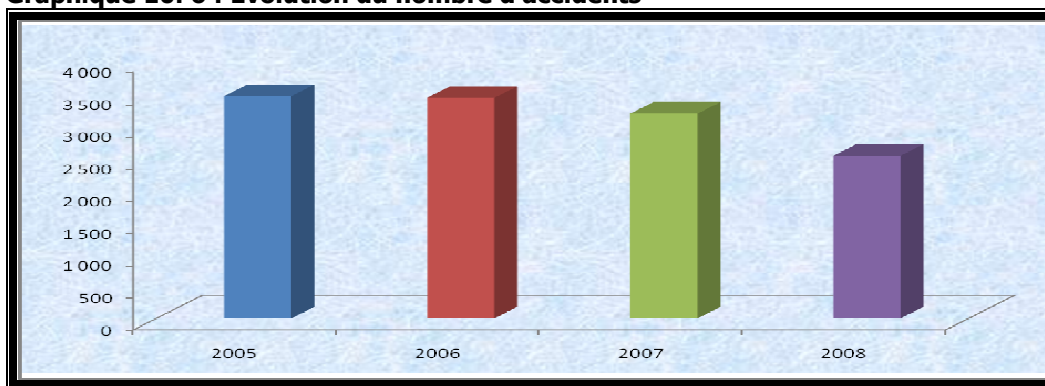
**Graphique 10. 5 : Evolution des nouvelles immatriculations de 2000 à 2008**



#### **X.4.6. LA SECURITE ROUTIERE**

L'étroitesse des routes, le non respect du code de la route, la vétusté du parc, le manque de sensibilisation et de formation des conducteurs et souvent le défaut de signalisation horizontale ou verticale, contribuent fortement aux accidents de la route. Mais suite aux efforts menés dans les campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière, aux travaux de réhabilitation et d'élargissement des routes et au renouvellement d'une bonne partie du parc de transport en commun, le nombre d'accidents de la route a baissé de 20,6% en passant de 3 176 en 2007 à 2 522 en 2008.

**Graphique 10. 6 : Evolution du nombre d'accidents**



##### ***X.4.6.1. Les accidents par zone de circulation***

En 2008, plus de 76% des accidents ont eu lieu dans la zone urbaine contre 23,5% en zone rurale. Comparativement à l'année 2007, le nombre d'accidents en zone urbaine a diminué de 22,5% et celui en zone rurale hors agglomération de 37,3%. Le nombre d'accidents dans la zone rurale en agglomération a augmenté de 6,8% en 2008.

**Tableau 10. 22 : Récapitulatif des accidents par zone de 2005 à 2008**

	2005	2006	2007	2008	Variations 2008/2007	Part en 2008
					(en %)	(en %)
Zone urbaine	2 717	2 842	2 488	1 929	-22,5	76,5
Rurale en agglomération	430	303	366	391	6,8	15,5
Rurale hors agglomération	299	275	322	202	-37,3	8,0
<b>Total</b>	<b>3 446</b>	<b>3 420</b>	<b>3 176</b>	<b>2 522</b>	<b>-20,6</b>	<b>100,0</b>

Source : Direction des Transports Terrestres

#### **X.4.6.2. Les accidents par classe de route**

Le plus grand nombre d'accidents s'est déroulé sur les voiries urbaines, soit 67,6% du total des accidents en 2008, suivi des routes nationales (18,4%), des routes départementales (5,1%), de l'autoroute (3,3%), des pistes répertoriées (1%) et des routes régionales (0,9%). Comparé à l'année précédente, le nombre d'accidents a diminué dans toutes les classes de routes à l'exception de l'autoroute où le nombre d'accidents est passé de 71 en 2007 à 83 en 2008, correspondant à une augmentation de 16,9%.

**Tableau 10. 23 : Récapitulatif des accidents par classe de route de 2005 à 2008**

	2005	2006	2007	2008	Variations 2008/2007	Part en 2008
					(en %)	(en %)
Autoroute	74	83	71	83	16,9	3,3
Route nationale	609	560	749	463	-38,2	18,4
Route régionale	40	21	38	22	-42,1	0,9
Route départementale	79	103	151	128	-15,2	5,1
Voirie urbaine	2 550	2 582	2 052	1 704	-17,0	67,6
Piste répertoriée	25	24	37	24	-35,1	1,0
Autres	69	38	78	98	25,6	3,9
<b>Total</b>	<b>3 446</b>	<b>3 411</b>	<b>3 176</b>	<b>2 522</b>	<b>-20,6</b>	<b>100,0</b>

Source : Direction des Transports Terrestres

#### **X.4.6.3. Les personnes impliquées**

En 2008, le nombre de personnes impliquées dans les accidents s'établit à 7 130 individus. L'analyse de ces données révèle que les plus touchés constituent 64,7% du total des accidents regroupant 237 tués, 1 506 blessés graves et 2 870 blessés légers. Le nombre de personnes sortant indemnes des accidents s'élève à 2 517 individus et est composé uniquement de conducteurs. Les passagers et les piétons sont les catégories les plus touchées lors des accidents, soit 46,3% pour les passagers, 12% pour les piétons de moins de 13 ans, 5,6% pour les piétons âgés de 13 à 20 ans et 17,1% pour les piétons de plus de 20 ans.

**Tableau 10. 24 : Récapitulatif des accidents par personnes en 2008**

	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total touchés	Indemnes	Total Général
Conducteurs	38	324	517	879	2 517	3 396
Passagers	117	645	1 372	2 134	0	2 134
Piétons moins de 13 ans	40	207	306	553	0	553
Piétons de 13 ans à 20 ans	7	78	175	260	0	260
Piétons de plus de 20 ans	35	252	500	787	0	787
<b>Total Général</b>	<b>237</b>	<b>1 506</b>	<b>2 870</b>	<b>4 613</b>	<b>2 517</b>	<b>7 130</b>
<b>Part en 2008 (en %)</b>	<b>3,3</b>	<b>21,1</b>	<b>40,3</b>	<b>64,7</b>	<b>35,3</b>	<b>100,0</b>

Source : Direction des Transports Terrestres

## Conclusion

Le secteur des transports constitue un moyen d'intégration entre les peuples et les nations à l'heure où l'on parle de mondialisation et de globalisation. Il contribue au développement économique et social en tant que facteur de mobilité et d'échanges. A cet effet, l'Etat du Sénégal a élaboré des stratégies de développement des transports et des politiques sectorielles basées sur des investissements massifs dans les infrastructures et les services de transports pour une meilleure accessibilité et une mobilité des biens et des personnes. Le but est d'accroître la contribution du secteur des transports à la création de richesses et à la réduction de la pauvreté.

Une analyse du secteur des transports en 2009 met en exergue l'évolution des activités dans les différents sous secteurs. Le transport aérien est marqué par la faillite, en avril 2009, de la Compagnie Air Sénégal International qui a eu comme effets les contreperformances observées dans les principaux aéroports. Le trafic maritime est caractérisé par le repli des débarquements et des embarquements de marchandises au Port Autonome de Dakar malgré l'augmentation du nombre de navires en escale. Par ailleurs, la société Transrail a enregistré une augmentation du trafic ferroviaire de marchandises. Le nombre de voyageurs du Petit Train de Banlieue a également enregistré une hausse de 18,4% en 2009. Le transport routier est marqué par la construction et la réhabilitation des infrastructures routières, notamment celle de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio qui devrait, à termes, pouvoir améliorer la mobilité des habitants de la banlieue dakaroise.