

**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 2010

**DECEMBRE 2011**

**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 Générale et des Ressources Humaines	Dame DIA
Agent Comptable Particulier (ACP)	El Hadji Amadou DIOP YAGUE
Coordonnateur de la Cellule de Programmation, d'Harmonisation, de Coordination Statistique et de Coopération Internationale	Bineta Mbow GUISSÉ

**COMITE DE LECTURE ET DE CORRECTION**

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

**COMITE DE REDACTION**

0. PRESENTATION DU PAYS	Hamidou BA
1. DEMOGRAPHIE	Mahmouh DIOUF
2. MIGRATION INTERNATIONALE	Madon AWISSI & Awa CISSOKO
3. EDUCATION	Samba NDIAYE
4. EMPLOI	Macoumba DIOUF & Marième FALL
5. SANTE	Nalar K. Serge MANEL & Abdou GUEYE
6. JUSTICE	Jean Pierre Diamane BAHOM
7. ASSISTANCE SOCIALE	Ndèye Aïda FAYE
8. EAU ET ASSAINISSEMENT	Samba NDIAYE
9. AGRICULTURE	Moussa THIAM & Fodé DIEME
10. ENVIRONNEMENT	Mamadou FAYE
11. ELEVAGE	Madiaw DIBO
12. PECHE MARITIME	Astou DAKONO
13. TRANSPORT	Ousmane DIOP
14. TOURISME	Adama SECK
15. BTP	Fahd NDIAYE
16. PRODUCTION INDUSTRIELLE	Maxime NAGNONHOU
17. INSTITUTIONS FINANCIERES	Mody DIOP
18. COMMERCE EXTERIEUR	Daouda BALLE
19. COMPTES ECONOMIQUES	Ngalgou KANE
20. PRIX	Baba NDIAYE
21. 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 transport joue un rôle capital dans le développement économique et social de par son omniprésence dans la chaîne de production-consommation. La mobilité des hommes, des biens et des informations est une condition nécessaire au progrès économique.

Au Sénégal, son importante contribution à la création de richesses (3,5% du PIB en 2010), son dynamisme et sa diversité en font un élément clé dont les performances affectent l'ensemble de l'économie. Afin de répondre à ces impératifs, l'Etat du Sénégal a eu à élaborer plusieurs politiques sectorielles de transport qui se sont succédées au fil du temps : le Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST) suivi des phases successives du Projet Sectoriel des Transports (PST1, PST2 et PST3). Aussi, dans la Nouvelle Lettre de Politique Sectorielle des Transports 2010 – 2015, le Gouvernement du Sénégal, conscient des enjeux, du rôle et de l'importance du secteur des transports dans l'appui au reste de l'économie, s'est-il assigné, comme programme, la réalisation de grands travaux et de projets structurants qui vont notamment permettre le développement et la modernisation des infrastructures de transport du Sénégal.

Le sous-secteur des transports publics a été marqué ces dernières années par la mise en place du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), la création de l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE Sénégal) 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. Il comprend le transport maritime, aérien, ferroviaire et routier. Ce chapitre passe en revue ces différents types de transports.

### **XIII.1. 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 1er 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 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.

### **XIII.1.1. 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 Skiring 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, Ourosogui, Podor, Richard-Toll et Simenti.

### **XIII.1.2. LE TRAFIC NATIONAL**

Le trafic aérien a poursuivi sa croissance en 2010. Après une légère reprise de 1,1% en 2009, les mouvements d'aéronefs ont progressé de 7,1% en 2010 avec 44 174 mouvements. Cette croissance du trafic d'aéronefs se fait également ressentir sur les mouvements de passagers. En effet, ils sont passés de 1 598 565 en 2009 à 1 733 423 en 2010, soit une progression de 8,4 %. L'évolution du nombre de passagers résulte de la hausse du nombre d'arrivées (+4,7%), de départs (+5%) et de transits (+62,2%).

Le fret, après avoir relativement stagné en 2009, a enregistré une forte progression. De 21 588 tonnes en 2009, il est passé à 24 423 tonnes en 2010, soit une hausse de 13,1%. Cette performance résulte de l'augmentation combinée des marchandises débarquées (+9,0%) et de celles embarquées (+16,4%).

**Tableau 13.1 : Trafic aérien national sur la période 2003-2010**

STRUCTURE DU TRAFIC	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variations 2010/2009 (en %)
Mouvements d'aéronefs	38 376	40 287	40 935	45 861	46 826	40 816	41 248	44174	7,1%
Mouvements de passagers (en nombre)	1 482 726	1 566 573	1 605 010	1 762 641	1 892 179	1 882 242	1 598 565	1 733 423	8,4%
Arrivées	705 566	737 189	716 841	829 012	792 025	772 780	704 037	736878	4,7%
Départs	738 722	791 046	778 879	726 813	903 310	886 394	793 949	833421	5,0%
Transit direct	38 438	38 338	109 290	206 816	196 844	223 068	100 579	163124	62,2%
<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>24423</b>	<b>13,1%</b>
Arrivées	4 974	6 494	8 529	8 468	9 423	10 464	9 518	10372	9,0%
Départs	12 077	14 665	16 267	13 573	15 363	11 352	12 071	14056	16,4%

*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 en 2010 90% des mouvements d'aéronefs, 97% des mouvements de passagers et 99% des frets du trafic aérien national) et les principaux aérodromes bénéficiant d'une protection de la navigation aérienne.

### ***XIII.1.2.1. Le trafic à l'aéroport Léopold Sédar Senghor de Dakar***

A l'instar du trafic aérien national, l'aéroport international Léopold Sédar Senghor de Dakar a également connu un accroissement de son activité en 2010. Les mouvements d'aéronefs sont passés de 37 846 en 2009 à 39 738 en 2010, soit une augmentation de 5%. Les mouvements de passagers ont aussi crû de 8,5 %, passant de 1 554 546 en 2009 à 1 687 006 passagers en 2010. Cette progression est due à une hausse combinée des arrivées (+5%) et des départs (+4,2%) de passagers et du nombre de passagers en transit (+62,4%). Le fret a également progressé de 21 572 tonnes en 2009 à 24 112 en 2010, soit un accroissement de 11,8%, attribuable à une hausse conséquente des arrivées (15,5%) à 13 941 tonnes et, dans une moindre mesure, à celle des départs (8%) à 10 271 tonnes.

### ***XIII.1.2.2. Le trafic aux principaux aérodromes***

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

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

Après une année 2009 en quasi-stagnation, l'aérodrome de Saint-Louis a connu une reprise de son trafic et a comptabilisé 899 mouvements d'aéronefs en 2010 contre 770 en 2009, soit une hausse de 16,8%. Les mouvements de passagers sont également en progression passant de 3 180 en 2009 à 5 763 en 2010, soit une augmentation de 81,2%. Toutefois, le niveau de 6 344 passagers de 2008 n'a pas été atteint.

➤ **Le trafic à l'aérodrome de Cap Skiring**

Les mouvements d'aéronefs à l'aérodrome de Cap Skiring ont enregistré un accroissement de 14,8% à 1 262 mouvements d'aéronefs contre 1 099 en 2009. Cette situation contraste avec la poursuite de la baisse de 29,3% du nombre de passagers qui passe à 16 101 passagers contre 22 786 en 2009 et 36 305 en 2008. Cette chute du nombre de passagers résulte d'une réduction des arrivées (-27,4%), des départs (-29,3%) et du transit direct (-97,9%).

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

L'aérodrome de Ziguinchor a enregistré une forte évolution de son activité en 2010. Les mouvements d'aéronefs ont progressé de 74,5% passant de 1 175 en 2009 à 2 050 en 2010. Les mouvements de passagers ont augmenté de 45,9% pour s'établir à 23 466 en 2010, en liaison notamment avec l'accroissement des arrivées (+45,5%) et des départs (+46,2%). Le tonnage en fret a été multiplié par douze entre 2009 et 2010, passant de 17 tonnes à 214 tonnes.

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

La situation à l'aérodrome de Tambacounda s'est dégradée en 2010. Après une baisse de 29,2% en 2009, les mouvements d'aéronefs ont chuté de 37,2% en 2010 à 225 mouvements contre 358 en 2009. Le nombre de passagers a connu la même tendance en se repliant de 44,7% en 2010 par rapport à son niveau de 2009 (-34,5%). L'accroissement du niveau des passagers en transit de 56,4% n'a pas pu amoindrir la tendance baissière du fait de leur faible poids (à peine 14% des passagers). Les arrivées ont baissé de 45,7% et les départs de 53,5%.

## **XIII.2. 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).

### **XIII.2.1. LE RESEAU**

L'ex Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal (SNCFS) 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 SA dessert la banlieue dakaroise. La longueur de l'ensemble des voies principales de l'ex-SNCFS s'élève à 906 km composés 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 SA est longue de 1 287 Km.

### **XIII.2.2. LE TRAFIC**

#### ***XIII.2.2.1. Trafic de marchandises***

Le trafic de marchandises à l'intérieur du territoire sénégalais s'est accru de 79.1% pour s'établir à 101 953 tonnes, soit une hausse de 79,1%. Il dépasse ainsi la barre des 100 000 tonnes qu'il n'avait plus atteinte depuis 2005. Le trafic national malien a, par contre, subi une baisse considérable. Après une fulgurante ascension de 77,5% 2009, il a chuté de 19,8% à 20 640 tonnes en 2010.

Le trafic international a poursuivi sa croissance pour la deuxième année consécutive. Il a gagné 3% en 2010 pour s'établir à 317 333 tonnes contre 308 072 tonnes l'année précédente. Cette hausse a été effective grâce à la croissance des exportations par voie ferroviaire (+3,9%). Elle a atténué la diminution de 2,8% des importations par voie ferroviaire.

L'augmentation du trafic global sur l'axe ferroviaire Dakar-Bamako, de 12,6% a occasionné un chiffre d'affaires de 17,456 milliards de FCFA en 2010 contre 16,728 milliards de FCFA en 2009, soit une augmentation de 4,35%.

**Tableau 13.2 : Trafic de marchandises sur l'axe ferroviaire Dakar-Bamako (en tonnes)**

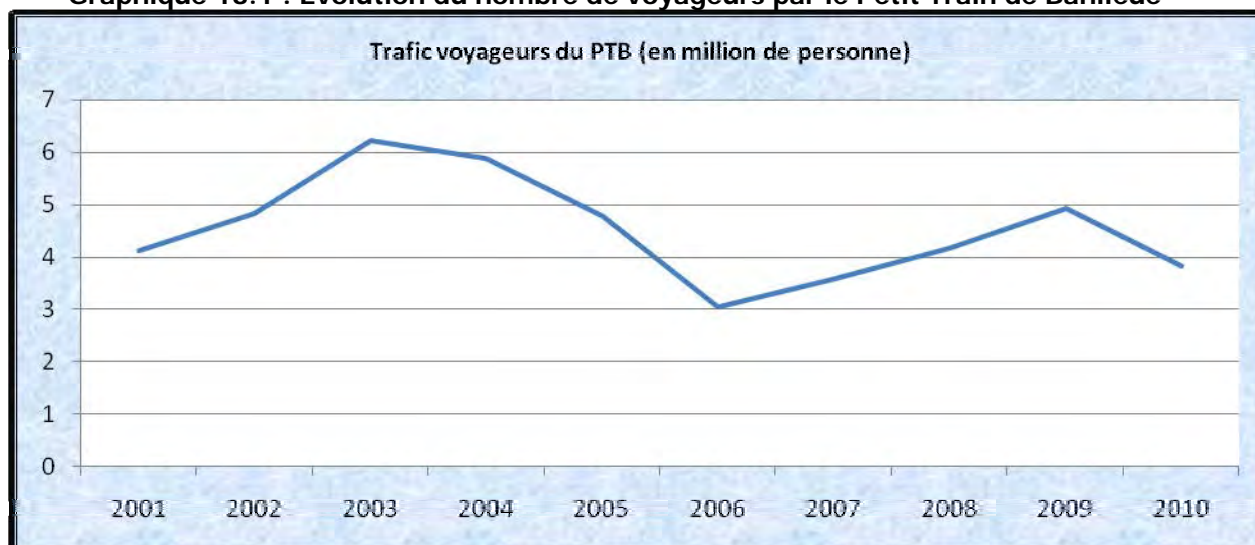
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variation 2010/2009 (en %)
Trafic national sénégalais	133 393	149 129	48 890	26 240	65 962	56 938	101 953	79,1%
Trafic national malien	38 529	18 128	18 608	15 685	14 949	25 743	20 640	-19,8%
Trafic international	Montée	234 086	266 301	244 162	289 420	244 389	276 925	3,9%
	Descente	72 734	81 068	68 898	56 735	53 686	40 408	-2,8%
	Sous total	306 820	347 369	313 060	346 155	298 075	308 072	317 333
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>478 742</b>	<b>514 626</b>	<b>380 558</b>	<b>388 080</b>	<b>378 986</b>	<b>390 753</b>	<b>439 926</b>	<b>12,6%</b>

Source : TRANSRAIL SA

### XIII.2.2.2. Trafic de voyageurs

Après trois années consécutives de croissance, le nombre de voyageurs du Petit Train de Banlieue a connu une baisse de 22,5% en 2010 avec 3 811 189 voyageurs contre 4 920 516 voyageurs en 2009. Bien que la chute soit assez conséquente, le nombre de voyageurs reste toutefois supérieur au niveau le plus bas atteint au cours de la décennie, soit 3 037 917 voyageurs en 2006.

**Graphique 13.1 : Evolution du nombre de voyageurs par le Petit Train de Banlieue**



Source : Direction des Transports Terrestres

## XIII.3. 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. Ce sous-secteur est encadré par une réglementation nationale et bénéficie pour son application d'un cadre institutionnel regroupant plusieurs acteurs.

### **XIII.3.1. AGENCE NATIONALE DES AFFAIRES MARITIMES**

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. 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.

### **XIII.3.2. CONSORTIUM SENEGALAIS D'ACTIVITES MARITIMES**

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.

### **XIII.3.3. CONSEIL SENEGALAIS DES CHARGEURS**

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. A cet égard, le Conseil 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>49</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>49</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).

### **XIII.3.4. 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.

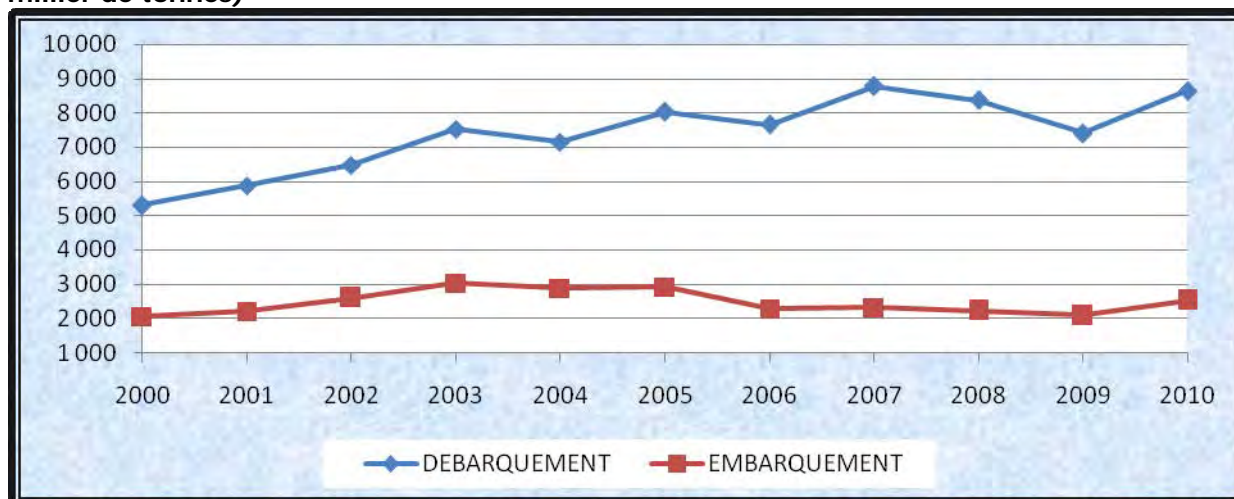
La zone nord héberge le terminal à conteneurs et le wharf<sup>50</sup> pétrolier destinés aux produits pétroliers, aux marchandises diverses et aux vracs solides et liquides.

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.

### ***XIII.3.4.1. Trafic de marchandises***

Le trafic de marchandises a repris de la vigueur en 2010. Après deux années successives de baisse, le trafic total a cru de 17,7% et s'est établi à 11,161 de millions tonnes contre 9,487 millions de tonnes en 2009. Le Port Autonome de Dakar a ainsi réalisé, en 2010, la meilleure performance des dix dernières années. Cette croissance est attribuable à la fois aux quantités de marchandises débarquées et à celles embarquées qui sont passées respectivement à 8,640 millions de tonnes et 2,521 millions de tonnes en 2010 contre 7,403 millions de tonnes et 2,084 millions de tonnes en 2009.

**Graphique 13.2 : Evolution du trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar (en millier de tonnes)**



*Source : Port Autonome de Dakar*

<sup>50</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**

Bien qu'alternant par moment hausse et baisse, les débarquements de marchandises au Port Autonome de Dakar ont connu durant la dernière décennie une tendance globale à la hausse. Elle se chiffre en moyenne annuelle à 5%. L'année 2010 est celle de la plus forte croissance avec 8,640 millions de tonnes (+16,7%). Toutefois, les débarquements sont restés en deçà du niveau record de la décennie enregistré en 2007 avec 8,787 millions de tonnes.

Cette augmentation du volume des débarquements en 2010 est attribuable, pour l'essentiel, à la hausse enregistrée dans les débarquements de marchandises diverses (+13,4%) et de pétrole raffiné (+113,6%). Elle a été modérée par la baisse des importations de pétrole brut (-13,4%).

### **b) Embarquements**

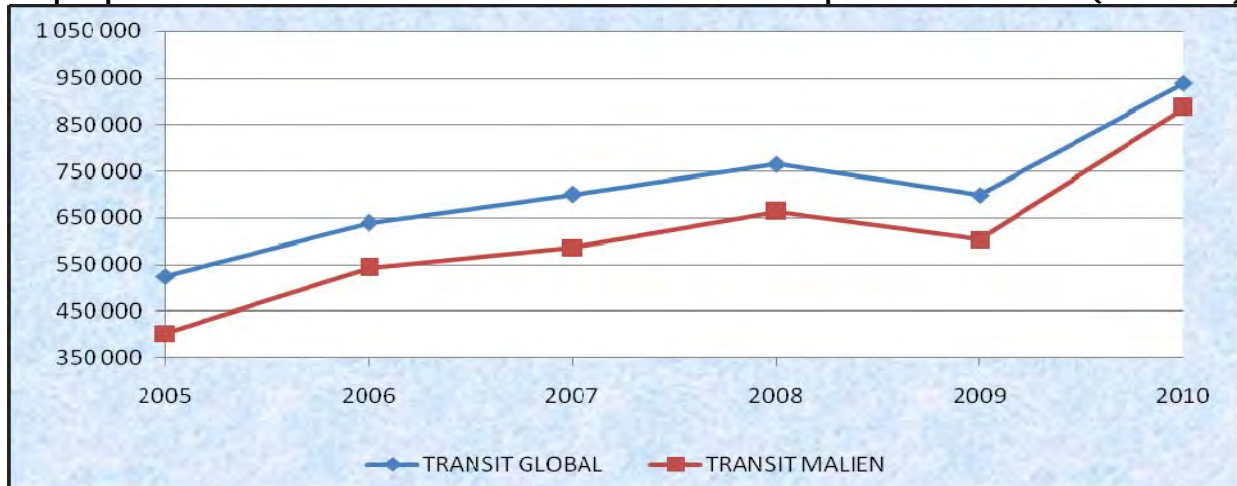
Le volume total des embarquements de marchandises a oscillé en moyenne autour de 2,4 millions de tonnes par an sur la période 2000-2010, avec une pointe de 3 millions de tonnes atteinte en 2003. En 2010, les marchandises embarquées se sont élevées à 2,521 millions de tonnes contre 2,084 millions de tonnes en 2009, soit une hausse de 21%. Cette performance est liée à la hausse des embarquements de marchandises diverses (+20,7%) et des phosphates (+34,7%).

### ***XIII.3.4.2. 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.

Le transit de marchandises a connu une tendance globale à la hausse sur la période 2005-2010. Le taux de croissance annuel moyen s'établit à 12,31%. Suite à la contreperformance de 2009, le transit a fortement progressé en 2010 avec un taux de croissance de 34,2 % à 938 844 de tonnes. L'évolution du transit global de marchandises dépend largement de celle du transit malien. En effet, il a représenté, entre 2005 et 2010, plus de 75% du transit global et a même atteint en 2010 94,4% du transit global. Ainsi, la hausse du transit global de marchandises en 2010 est largement attribuable au transit malien qui a effectué un bond de 46,9%, passant de 603 228 tonnes en 2009 à 886 334 tonnes en 2010.

**Graphique 13.3 : Evolution du transit de marchandises sur la période 2005-2010 (en tonnes)**

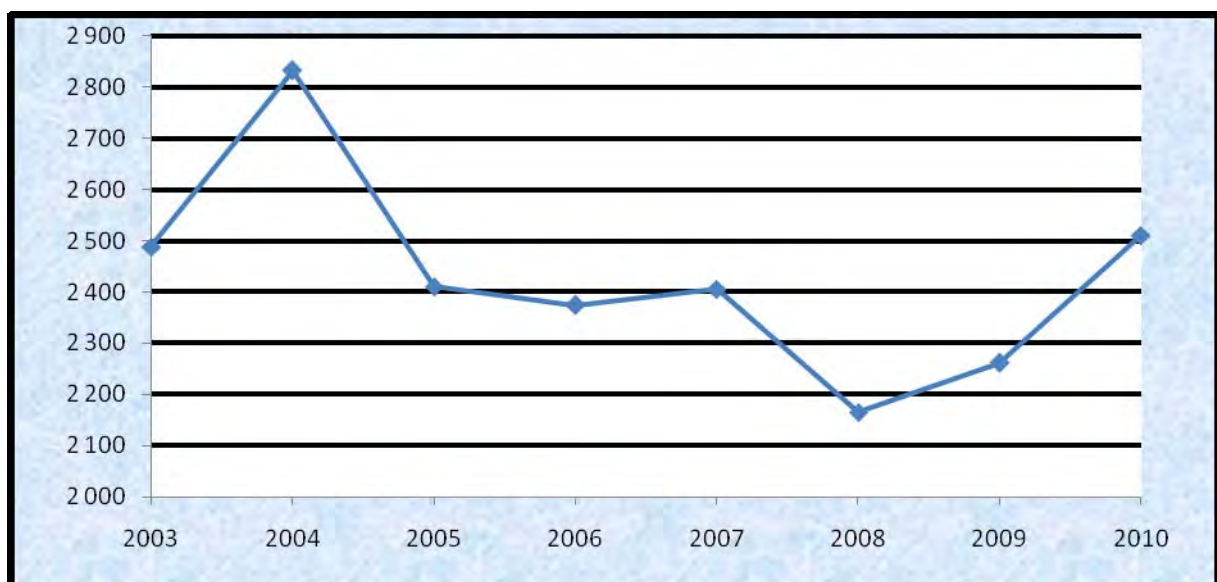


*Source : Port Autonome de Dakar*

### ***XIII.3.4.3. Les mouvements de navires***

En 2010, le nombre de navires en escale au Port Autonome de Dakar s'est établi à 2 511, soit une hausse de 11% par rapport à 2009. Le Port a enregistré ainsi le plus grand nombre d'escale sur les cinq dernières années. Cette progression résulte pour l'essentiel de l'augmentation des escales des navires de type cargos (+23,2%), des navires de pêches (+30,8%) et des porte-conteneurs (5,0%). Cependant, les navires de croisières ont déserté le port en 2010 (-36,4%).

**Graphique 13.4 : Evolution du nombre de navire en escale au PAD entre 2005-2010**



*Source : Port Autonome de Dakar.*

### **XIII.3.5. LES PORTS SECONDAIRES**

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

#### ***XIII.3.5.1. Le port de Kaolack***

L'activité au port de Kaolack connaît depuis 2002 une tendance globale à la baisse. Après les bonnes performances réalisées en 2001 avec 212 467 tonnes transportées, le trafic a connu une chute brutale l'année suivante de 46,5% à 113 605 tonnes. Il a atteint son niveau le plus bas, au cours de la décennie, en 2008 avec 56 553 tonnes.

L'année 2010 a été marquée par un retour du trafic. Le nombre de navires en escale a progressé de 66% et les marchandises transportées ont augmenté de 72% à 106 464 tonnes contre seulement 61 916 tonnes en 2009. Cette progression résulte de la hausse des exportations notamment celles d'huiles et de tourteaux qui ont augmenté de 301,9% passant de 16 866 tonnes en 2009 à 67 787 tonnes en 2010. Les exportations de sel ont reculé de 14,2%, passant de 45 050 tonnes en 2009 à 38 650 tonnes en 2010.

Contrairement à 2009 où le trafic était uniquement le fait de ses annexes, le port principal de Kaolack a accueilli en 2010 huit des 68 navires en escale et assuré 14,6% du trafic de marchandises. Ses annexes, à savoir le port de Lyndiane et celui de Diorhane, ont respectivement accueilli 43 et 17 navires et assuré respectivement 49,1% et 36,3% du trafic marchandises.

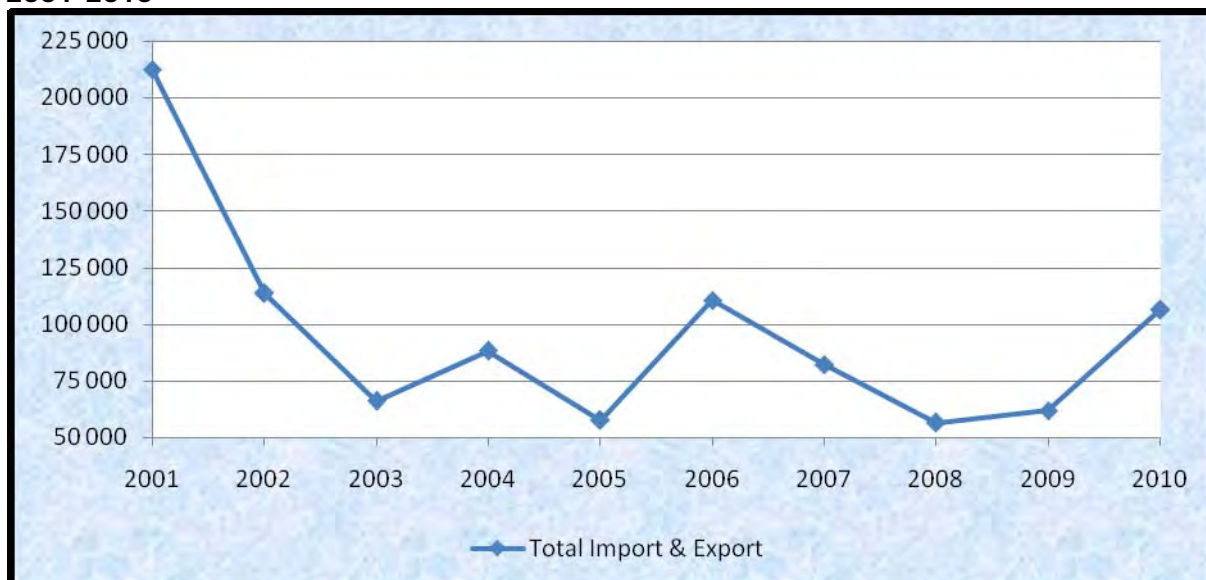
Les capacités accueillies au port de Kaolack sont aussi en hausse en 2010. Elles passent de 55 896 tonneaux en jauges brutes à 96 171 tonneaux en 2010, soit une augmentation de 72,1% (voir encadré 1).

**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.

**Graphique 13.5 : Evolution des importations et exportations au port de Kaolack entre 2001-2010**



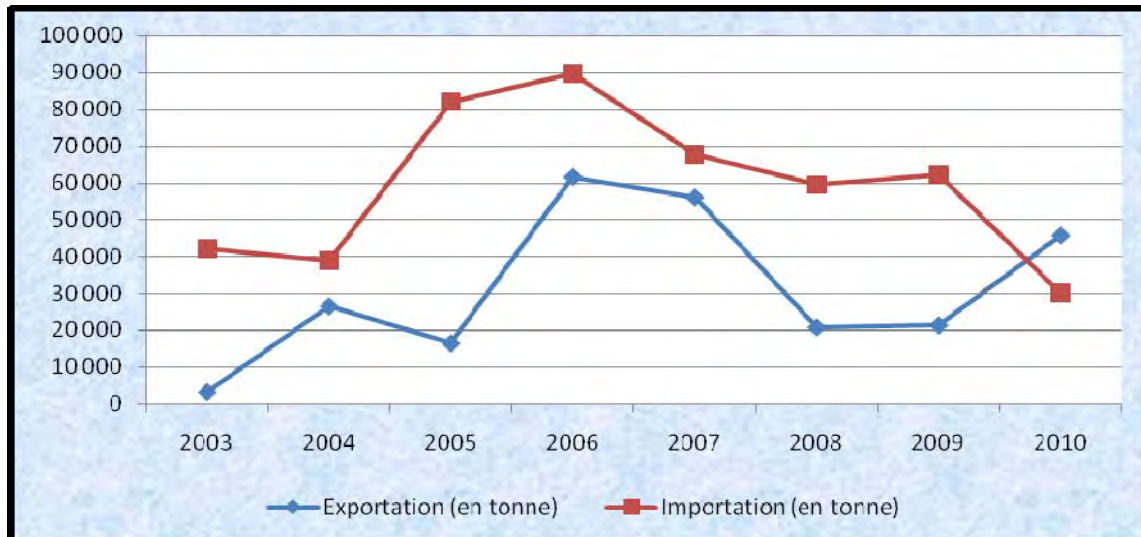
*Source :* Capitainerie du port de Kaolack

### ***XIII.3.5.2. Le port de Ziguinchor***

Ayant connu une tendance globale à la hausse sur la période 2003-2006, le trafic de marchandises a amorcé ces cinq dernières années une baisse considérable. De 151 393 tonnes en 2006, il a chuté à 80 241 tonnes en 2008. Malgré la hausse de 4,2% en 2009, le trafic est passé sous la barre des 80 000 tonnes en 2010, il a perdu 9,3% à 75 844 tonnes. Cette contreperformance de 2010 est essentiellement imputable à la baisse des importations de marchandises qui ont chuté de 51,6% passant de 62 292 tonnes en 2009 à 30 117 tonnes en 2010. Les exportations ont, par ailleurs, modéré cette tendance en progressant de 114,6%. Elles ont enregistré 45 727 tonnes en 2010 contre 21 310 tonnes l'année précédente.

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. 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 Sitoe Diatta ». Ce dernier a transporté 85 844 passagers en 2009 contre 61 234 en 2008, soit une augmentation de 40,2%. Toutefois, la situation de 2010 est caractérisée par une quasi-stagnation. Le nombre de passagers n'a pratiquement pas évolué, il est passé à 85 142 passagers, et variant seulement de -0,82%.

**Graphique 13.6 : Evolution des importations et exportations au port de Ziguinchor entre 2003-2010**



*Source : Capitainerie du port de Ziguinchor*

### XIII.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.

### XIII.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, etc.) ;
- 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 ».

#### *XIII.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 est placé sous la gestion de l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE), 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'AGEROUTE par un Conseil de surveillance. Le Conseil de surveillance est l'organe de délibérations, de suivi et de contrôle des activités de l'agence au regard des orientations de la politique de l'Etat telles que définies dans la Lettre de Mission.

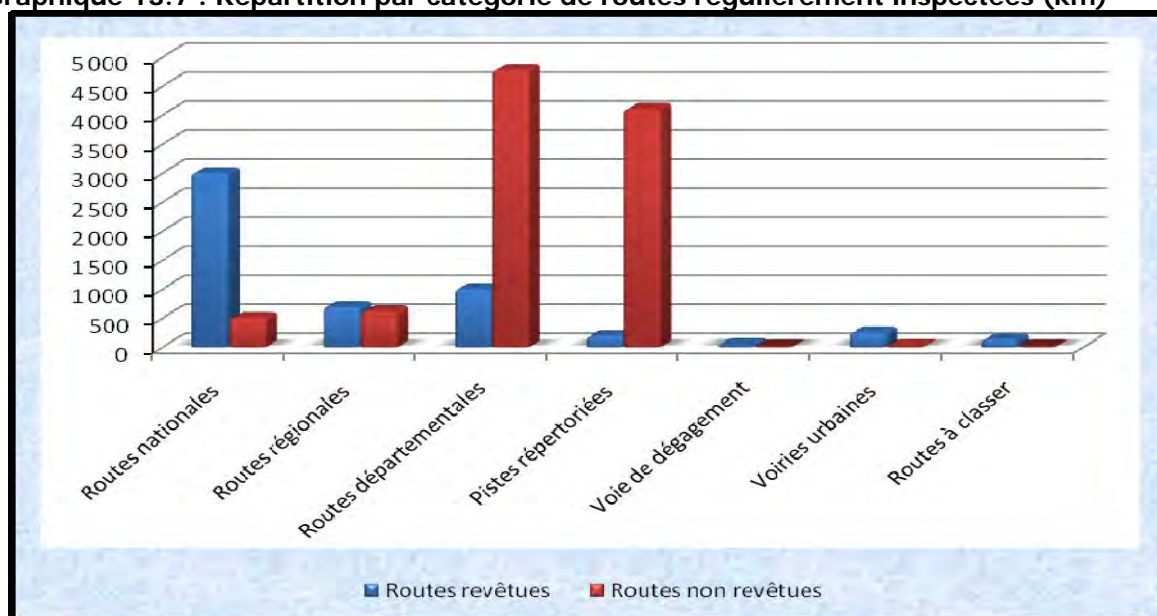
La classification du réseau routier national actuellement en vigueur est définie par la Loi n°74-20 du 24 janvier 1974 en son décret d'application n° 74-718 et distingue :

- 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 reste du réseau constitue le réseau non classé.

Le réseau routier du Sénégal en 2010 est long de 14 785,1 km. Ce réseau comprend 9 479,4 km de routes non revêtues (soit 64,15 %) contre 5 305,7 km de routes revêtues (soit 35,5%).

**Graphique 13.7 : Répartition par catégorie de routes régulièrement inspectées (km)**



Source : AGEROUTE

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 routes départementales, l'est plus dans les régions de l'Est et du Centre.

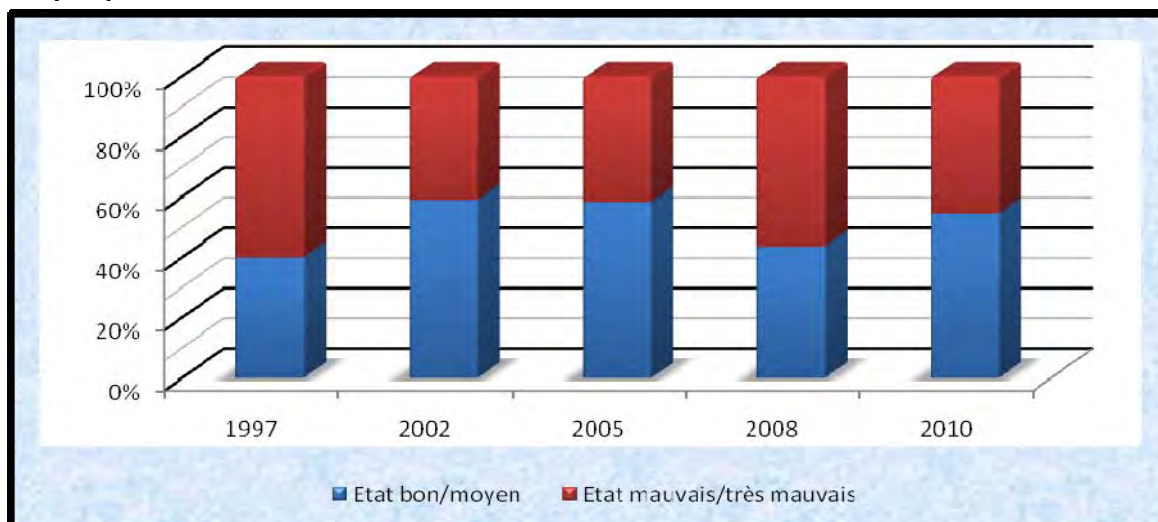
#### ***XIII.4.1.2. L'état du réseau routier***

Concernant l'état des routes, il ressort des inspections visuelles de 2010 que seulement 54,58% des routes revêtues ont un état bon ou moyen (dégradations de chaussée  $\leq 15\%$ ) et seulement 35,05% pour les routes non revêtues.

La situation s'est dégradée lors des cinq dernières années sur le réseau revêtu. En effet, en 2005, 58,4% des routes revêtues étaient en bon ou moyen état pour un linéaire total de 2 805 km contre 2 730 km en 2010 en passant par 2 096 km en 2008 qui reste l'année où le réseau revêtu s'est le plus dégradé.

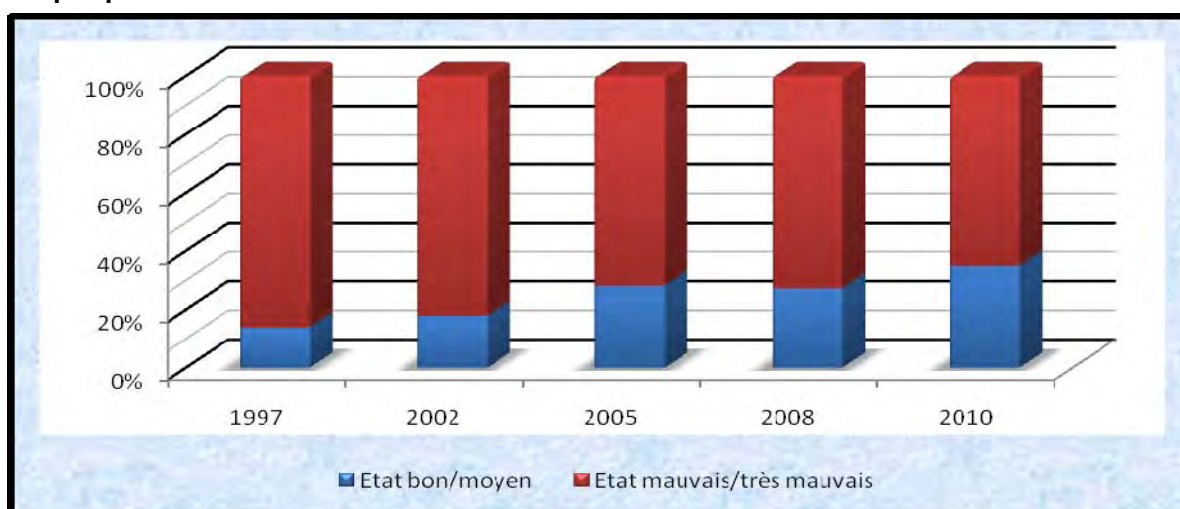
S'agissant des routes non revêtues, il est noté une nette amélioration en 2010, 3 323 km sont en bon ou moyen état contre 2 739 km en 2008. Le nombre de km en mauvais état reste tout de même considérable, 64,95% du réseau, soit 6 157 km.

**Graphique 13.8 : Evolution de l'état du réseau routier revêtu**



*Source : AGEROUTE*

**Graphique 13.9 : Evolution de l'état du réseau routier non revêtu**



*Source : AGEROUTE*

### **XIII.4.2. LES IMPORTATIONS DE VEHICULES**

En 2010, les importations<sup>51</sup> de matériel de transport et pièces détachées automobiles ont représenté 7,9 % du total des importations du Sénégal. Elles ont progressé de 8,4% s'établissant à 174 127 millions de FCFA en 2010 contre 160 651 millions de FCFA pour l'année précédente. Cette hausse des importations de matériel de transport est pour l'essentiel attribuable aux importations de camions et camionnettes (+27,5%) et des autres véhicules terrestres (+23,3%). Par contre, les autres matériaux de transports et les pièces détachées automobiles sont en nette régression, respectivement -25,1% et -7% en 2010.

<sup>51</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.

**Tableau 13.3 : Evolution des importations de matériel de transport de 2005 à 2010 en million de francs FCFA**

	2 005	2 006	2 007	2 008	2 009	2 010	Variation 2010/2009 (en %)
AUTOMOBILES ET CARS	60 794	53 982	64 459	74 514	69 619	69 748	0,2%
CAMIONS CAMIONNETTES	14 789	22 883	28 848	34 783	28 723	36 616	27,5%
PIECES DETACHEES AUTOMOBILES	11 457	11 455	16 483	20 350	21 763	20 246	-7,0%
AUTRES VEHICULES TERRESTRES	19 411	25 544	24 821	45 387	35 403	43 666	23,3%
AUTRES MATERIELS DE TRANSPORT	37 784	17 976	10 426	6 516	5 143	3 851	-25,1%
<b>TOTAL</b>	<b>144 235</b>	<b>131 841</b>	<b>145 037</b>	<b>181 550</b>	<b>160 651</b>	<b>174 127</b>	<b>8,4%</b>
<b>Total Importations</b>	<b>1 683 979</b>	<b>1 790 890</b>	<b>2 123 617</b>	<b>2 531 836</b>	<b>2 137 439</b>	<b>2 196 448</b>	<b>2,8%</b>

Source : ANSD

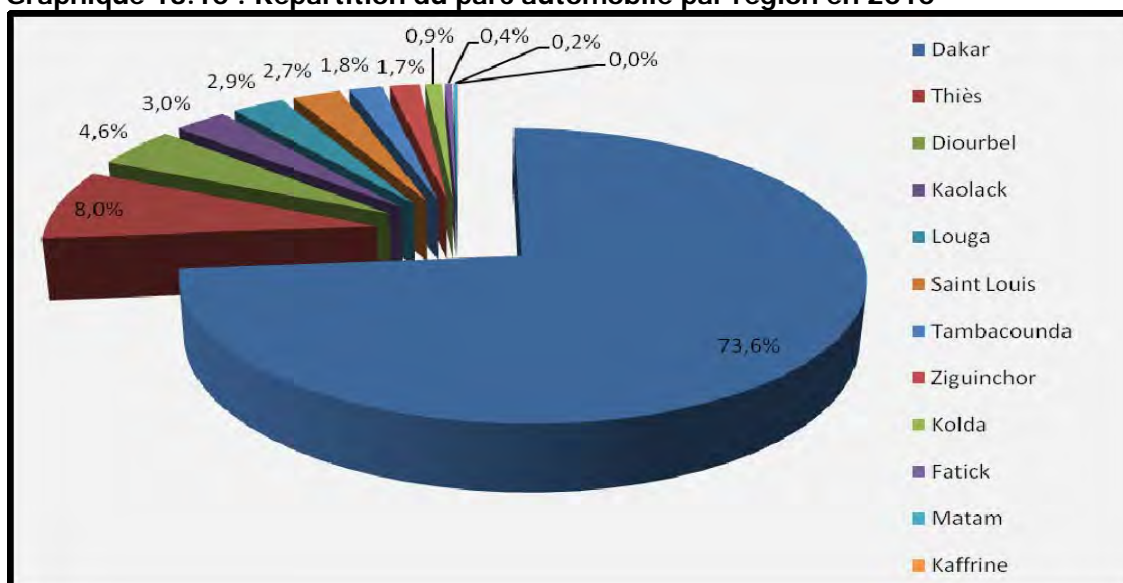
### XIII.4.3. LE PARC AUTOMOBILE

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.

#### XIII.4.3.1. Répartition du parc automobile par région

Le parc automobile du Sénégal est estimé en 2010 à 326 352 véhicules contre 289 808 en 2009, soit une progression de 12,6%. Ils sont, dans la grande majorité, immatriculés dans la région de Dakar, qui à elle seule regroupe 73% du parc. Elle est suivie par la région de Thiès (8%), Diourbel (4,6%), Kaolack (3%), Louga (2,9%) et Saint-Louis (2,7%). Les autres régions totalisent chacune moins de 2% du parc. Cette répartition, bien que peu homogène sur le territoire, reste très corrélée à la densité de la population et au niveau de l'activité économique dans les régions.

**Graphique 13.10 : Répartition du parc automobile par région en 2010**



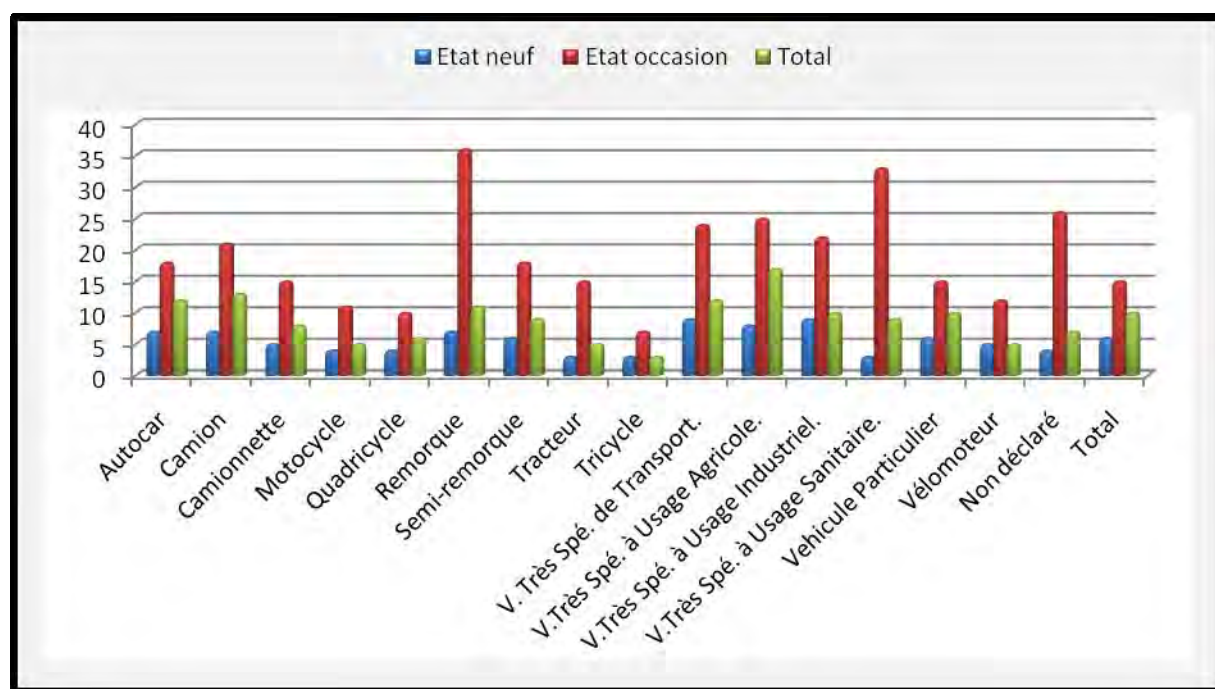
Source : Direction des Transports Terrestres

### XIII.4.3.2. Etat et moyenne d'âge des véhicules

Concernant l'état du parc immatriculé, seuls 23,2% ont été acquis neufs correspondant à 77 676 véhicules et les 76,8 % étant des voitures d'occasion, soit 248 676 véhicules. Deux ans auparavant, cette répartition était de 18,9% pour les véhicules neufs contre 81,1% pour les véhicules d'occasions. Cette situation résulte d'un renouvellement progressif du parc avec notamment la mesure restrictive sur les importations de véhicule de plus de cinq ans qui rend les véhicules d'occasion aussi chers que les véhicules neufs.

L'âge moyen des véhicules est de 10 ans. Cependant, il est de 6 ans pour les véhicules acquis neufs et de 15 ans pour ceux d'occasions. Cette moyenne cache bien des disparités au sein des véhicules d'occasion. En effet, pour plusieurs catégories de ce groupe, la moyenne d'âge dépasse les 20 années. Il s'agit notamment des remorques (36 ans), des véhicules très spécialisés à usage sanitaire (33 ans), des véhicules très spécialisés à usage agricole (25 ans), des véhicules très spécialisés de transport (24 ans), des véhicules très spécialisés à usage industriel et des camions (21 ans).

**Graphique 13.11 : Répartition du Parc automobile par état à l'achat et par moyenne d'âge en 2010**

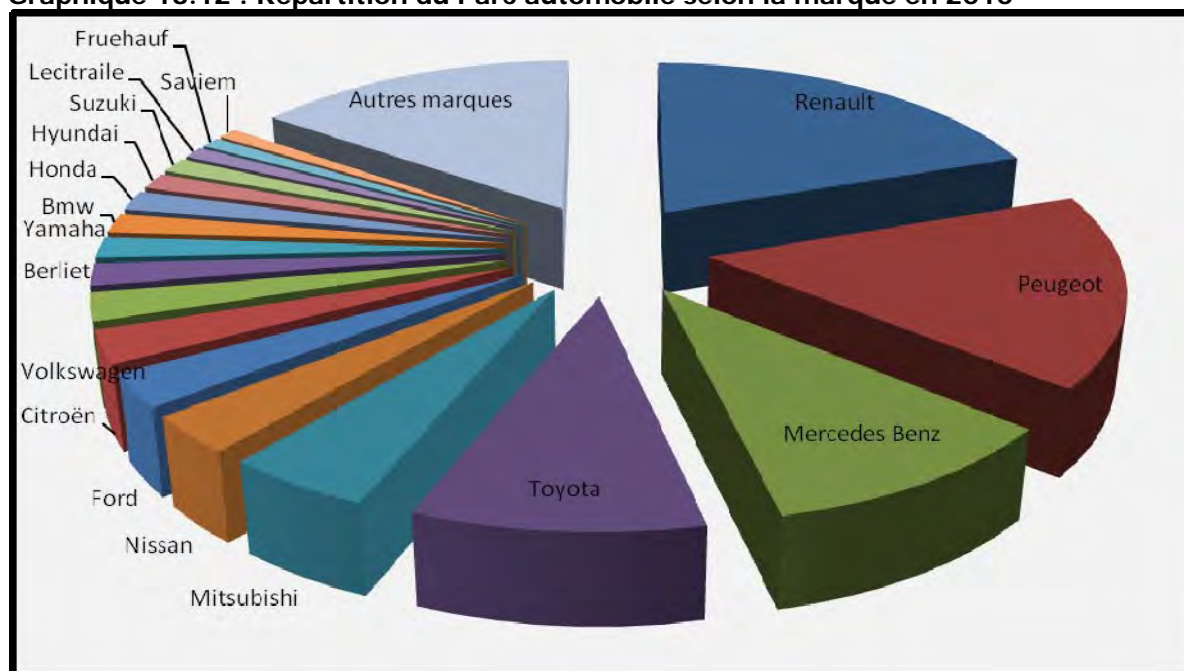


*Source : Direction des Transports Terrestres*

### **XIII.4.3.3. Répartition du parc automobile selon la marque**

En 2010, les marques françaises restent les plus présentes au Sénégal. Environ 40,8% du parc sont des véhicules de marques française. Renault vient en tête avec 19,6% du parc suivie de Peugeot (16,5%) et de Citroën avec 2,8%. Les marques japonaises sont les deuxièmes en termes d'effectif. Elles font 23,8% du parc. Toyota est la première marque japonaise avec 9,6% du parc suivie de Mitsubishi (4,9%) et de Nissan (3,9%). Les marques allemandes sont en troisième position avec 16,0% du parc. La marque Mercedes représente 10,4% du parc, Volkswagen (2,4%) et BMW (1,7%). Il faut également noter la présence de véhicule d'origine américaine avec Ford (2,9%) du parc et ceux d'origine coréenne avec Hyundai (1,4%).

**Graphique 13.12 : Répartition du Parc automobile selon la marque en 2010**



*Source : Direction des Transports Terrestres*

### **XIII.4.3.4. Répartition du parc automobile selon les places assises**

Les véhicules ayant un nombre de places inférieur ou égal à 10 personnes représentent 91,9% du parc automobile dont 85,3% pour les voitures d'au plus 5 places et 6,6% pour celles ayant un nombre de places compris entre 6 et 10. Les véhicules à usage privé constituent l'écrasante majorité du parc automobile et le transport en commun est peu développé au Sénégal. Cette situation pose des problèmes de consommation d'énergie plus importante et de congestion des routes.

Les transports en commun facilitent la circulation, un bus par exemple peut transporter plus de 60 personnes en utilisant la même surface que deux-trois voitures qui sont en moyenne occupées par 1 à 1,5 personne. Les transports en commun n'occupent en outre que peu d'espace de stationnement public.

L'inversion de la tendance actuelle par le développement des transports en commun urbain et notamment à Dakar pourrait réduire considérablement la facture énergétique.

**Tableau 13.4 : Répartition du Parc selon le nombre de places assises en 2010**

Nombre de places assises	Effectif	Part en 2010
<= 5	278 258	85,30%
6 – 10	21 658	6,60%
11 – 15	2 157	0,70%
16 – 20	2 991	0,90%
21 – 25	2 293	0,70%
26 – 30	1 219	0,40%
31+	6 646	2,00%
Non déclaré	11 130	3,40%
<b>Total</b>	<b>326 352</b>	<b>100,00%</b>

*Source : Direction des Transports Terrestres*

#### ***XIII.4.3.5. Répartition des véhicules selon la source d'énergie***

Moins cher et plus économique, le gasoil est la source d'énergie la plus utilisée en 2010 dans le transport routier au Sénégal. 58,7% des véhicules immatriculés roulent avec du gasoil contre 37,9% pour l'essence.

**Tableau 13.5 : Répartition du Parc selon la source d'énergie en 2010**

SOURCE D'ENERGIE	EFFECTIF	Part en 2010
ESSENCE	123 759	37,92%
GASOIL	191 652	58,73%
Sans Energie	10 921	3,35%
Non déterminé	20	0,01%
<b>Total</b>	<b>326 352</b>	<b>100,00%</b>

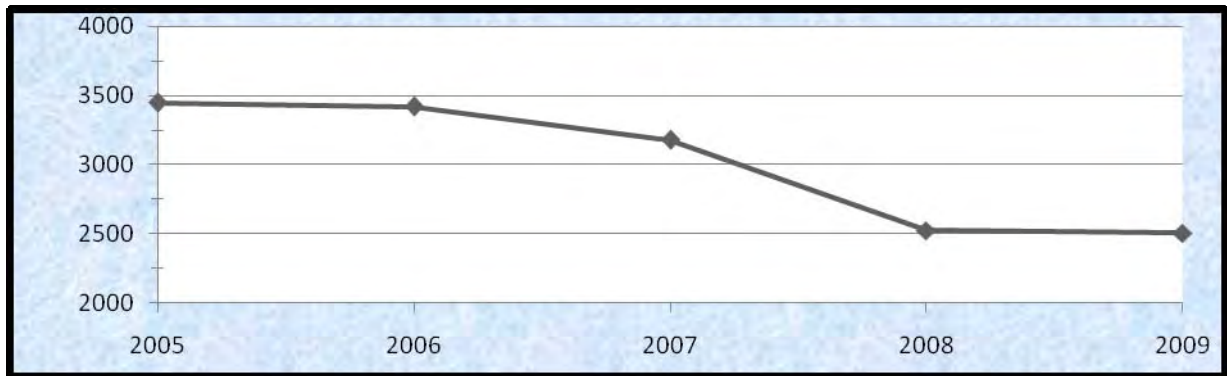
*Source : Direction des Transports Terrestres*

#### **XIII.4.4. LA SECURITE ROUTIERE<sup>52</sup>**

Les efforts menés dans le renforcement de la sécurité routière à travers les campagnes de sensibilisation, les travaux de réhabilitation et d'élargissement des routes et le renouvellement d'une bonne partie du parc de transport en commun ont porté leurs fruits. Le nombre d'accidents a considérablement diminué, passant de 3 446 accidents en 2005 à 2 505 accidents en 2009, soit une baisse de 27,3% sur les cinq ans. La situation de 2009 est cependant caractérisée par une certaine stagnation. Le nombre d'accidents a reculé de 0,7%.

<sup>52</sup> Les données concernant l'année ne sont disponibles qu'à l'année n+2.

**Graphique 13.13 : Evolution du nombre d'accidents**

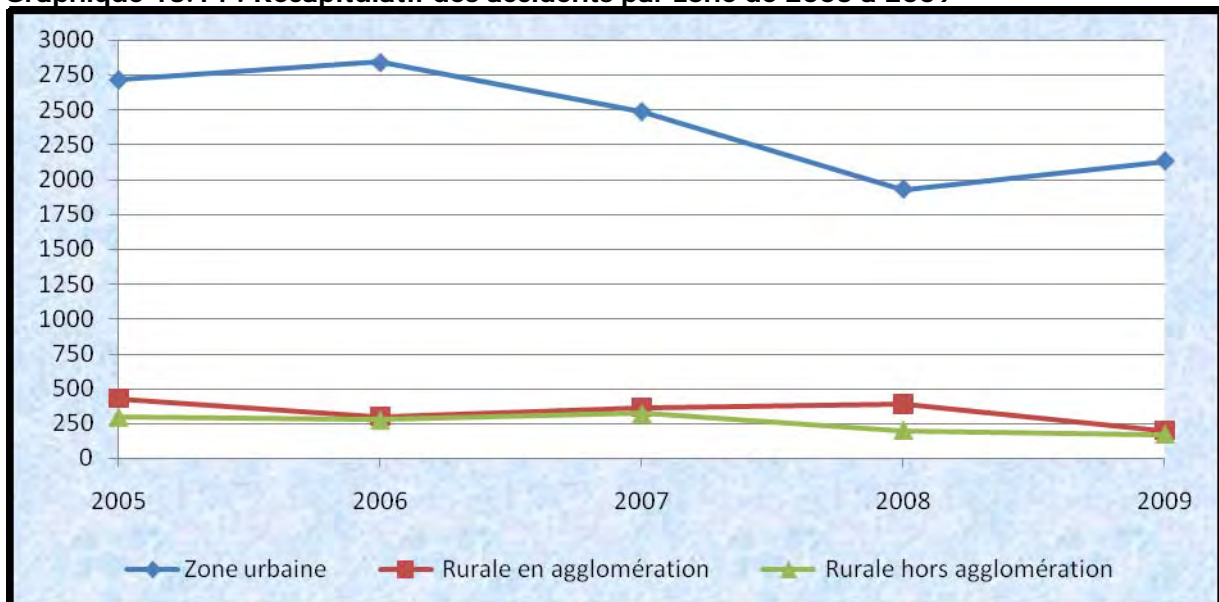


*Source : Direction des Transports Terrestres*

#### ***XIII.4.4.1. Les accidents par zone de circulation***

Les accidents se produisent la plus souvent dans les zones urbaines. En 2009, 85,1% des accidents ont eu lieu dans la zone urbaine contre 14,1% en zone rurale. Tandis que les accidents en zones rurales ont fortement régressé en 2009 (-48,8% en agglomération et -14,4% hors agglomération), les accidents en zone urbaine sont, quant à eux, repartis à la hausse (+10,5%). Le ralentissement de la baisse du nombre d'accidents serait donc essentiellement la conséquence des accidents en zone urbaine.

**Graphique 13.14 : Récapitulatif des accidents par zone de 2005 à 2009**



*Source : Direction des Transports Terrestres*

### ***XIII.4.4.2. Les accidents par classe de route***

Les voiries urbaines et les routes nationales sont les classes de routes les plus exposées aux accidents. Elles comptabilisent à elles seules 89,6% des accidents de 2009. Les routes régionales sont les moins exposées avec seulement 0,8% des accidents suivies des pistes répertoriées avec 1,6% des accidents de 2009.

Hormis les pistes répertoriées et les voiries urbaines, le nombre d'accidents est en baisse sur toutes les autres classes de routes en 2009. Les accidents sur les voiries urbaines sont en hausses de 4,8%, soit 82 accidents de plus en 2009 et ceux sur les pistes répertoriées (+66,7%) ont enregistré 16 accident de plus. Tandis que les routes départementales ont connu 84 accidents en 2009 contre 128 en 2008, soit une baisse de 34,4%, l'autoroute enregistre 66 accidents en 2009 contre 83 en 2008, soit 20,5% de moins.

**Tableau 13.6 : Récapitulatif des accidents par classe de route de 2005 à 2009**

Classes	2005	2006	2007	2008	2009	Variations	Part en 2009
						2009/2008 (en %)	(en %)
Autoroute	74	83	71	83	66	-20,48	2,6
Route nationale	609	560	749	463	459	-0,86	18,3
Route régionale	40	21	38	22	20	-9,09	0,8
Route départementale	79	103	151	128	84	-34,38	3,4
Voirie urbaine	2550	2582	2052	1704	1786	4,81	71,3
Piste répertoriée	25	24	37	24	40	66,67	1,6
Autres	69	38	78	98	50	-48,98	2,0
<b>Total</b>	<b>3446</b>	<b>3411</b>	<b>3176</b>	<b>2522</b>	<b>2505</b>	<b>-0,67</b>	<b>100</b>

*Source : Direction des Transports Terrestres*

### ***XIII.4.4.3. Les personnes impliquées***

En 2009, 6 713 personnes ont été impliquées dans des accidents routiers. Ce nombre est en net recul par rapport à 2008 (-5,8%). 61,6% des personnes impliquées ont été touchées lors des accidents, parmi lesquelles, 196 ont été tuées, 2 012 ont été gravement blessées et 1926 ont eu des blessures légères. Les passagers sont les plus concernés avec 42,% des personnes touchées, suivis des conducteurs (24,1%) et des piétons de plus de 20 ans (16%). Le nombre de personnes sortant indemnes des accidents s'élève à 2 579 individus et est composé uniquement de conducteurs.

**Tableau 13.7 : Récapitulatif des accidents par personnes en 2009**

Type	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total touchés	Indemnes	Total Général
Conducteurs	42	364	591	997	2579	3 576
Passagers	68	747	950	1765	0	1 765
Piétons moins de 13 ans	40	284	94	418	0	418
Piétons de 13 ans à 20 ans	11	218	65	294	0	294
Piétons de plus de 20 ans	35	399	226	660	0	660
<b>Total Général</b>	<b>1 96</b>	<b>2 012</b>	<b>1 926</b>	<b>4 134</b>	<b>2 579</b>	<b>6 713</b>
<b>Part en 2009 (en %)</b>	<b>2,9</b>	<b>30,0</b>	<b>28,7</b>	<b>61,6</b>	<b>38,4</b>	<b>100</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 2010 met en exergue l'évolution des activités dans les différents sous secteurs. Le transport aérien est en expansion. Les mouvements d'aéronefs, le fret de même que le nombre de passagers ont considérablement progressé en 2010. Le trafic maritime est caractérisé par la hausse des débarquements et des embarquements de marchandises au Port Autonome de Dakar conjugué à une 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, par contre fléchi de 22,5% en 2010. Le transport routier est marqué par la construction et de la réhabilitation des infrastructures routières, notamment l'extension du réseau revêtu en hausse de 10,4% en 2010 et la poursuite des travaux de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio qui devrait, à termes, pouvoir améliorer la mobilité des habitants de la banlieue dakaroise.