

ANSD

REPUBLIQUE DU SENEGAL

MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DU PLAN

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE
ET DE LA DEMOGRAPHIE

SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE DU SENEGAL EN 2015

Janvier 2018

Directeur Général, Directeur de publication	Babacar NDIR
Directeur des Statistiques Economiques et de la Comptabilité Nationale	Mbaye FAYE
Directeur des Statistiques Démographiques et Sociales	Papa Ibrahima Silmang SENE
Directeur du Management de l'Information Statistique	Mamadou NIANG
Directeur de l'Administration Générale Oumar LY et des Ressources Humaines (p.i.)	Ouleye K. SOW DIOP
Agent Comptable Particulier (ACP)	Yatma FALL
Chef de la Cellule de Programmation, d'Harmonisation, de Coordination Statistique et de Coopération Internationale	Mam Siga NDIAYE

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

COMITE DE REDACTION	
0. PRESENTATION DU PAYS	Djiby DIOP
1. ETAT ET STRUCTURE DE LA POPULATION	Khoudia WADE
2. EDUCATION ET FORMATION	Alioune TAMBOURA & Tidiane CAMARA
3. EMPLOI	Nalar K. Serge MANEL & Jean Rodrigue MALOU
4. SANTE	Khoudia WADE & Cheikh Ibrahima DIOP
5. JUSTICE	Maguette SARR & Boubacar DIOUF
6. ASSISTANCE SOCIALE	Ndèye Aida FAYE
7. EAU ET ASSAINISSEMENT	Ndeye Binta DIEME COLY
8. AGRICULTURE	Mamadou Diang BA
9. ENVIRONNEMENT	Mamadou Diang BA
10. ELEVAGE	Seynabou NDIAYE & Kandé CISSE
11. PECHE MARITIME	Mouhamadou B. DIOUF & Penda AMAR
12. TRANSPORT	Jean Paul DIAGNE
13. PRODUCTION INDUSTRIELLE	Ramlatou DIALLO
14. INSTITUTIONS FINANCIERES	Mambodj FALL & Malick DIOP
15. COMMERCE EXTERIEUR	El Hadj Oumar SENHOR
16. PRIX A LA CONSOMMATION	El Hadji Malick CISSE & Baba NDIAYE
17. FINANCES PUBLIQUES	Hamady DIALLO, Seynabou SARR & Madiaw DIBO
18. MINES ET CARRIERES	Woudou DEME KEITA

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE
Rocade Fann Bel-air Cerf-volant - Dakar. B.P. 116 Dakar R.P. - Sénégal
Téléphone (221) 33 869 21 39 / 33 869 21 60 - Fax (221) 33 824 36 15
Site web : www.ansd.sn ; Email: statsenegal@ansd.sn
Distribution : Division de la Documentation, de la Diffusion et des Relations avec les Usagers
ISSN 0850-1491

Introduction

Les services de transport contribuent au développement en facilitant le mouvement de personnes et de biens. L'activité du transport est pratiquée selon quatre modes à savoir : le transport terrestre, le transport aérien, le transport maritime et le transport ferroviaire. Pour les besoins de l'analyse économique, les services des auxiliaires de transport sont aussi rattachés au secteur. Il s'agit entre autres des services de manutention de fret, ou des services de stockage et d'entreposage.

Le secteur des transports occupe une place remarquable dans le Plan Sénégal Emergent (PSE). Pour développer le secteur et en faire un levier de croissance, le Gouvernement a articulé son action autour de trois axes :

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

Ce chapitre propose un aperçu de la contribution du transport à l'économie nationale et une analyse de la dynamique de l'activité du secteur selon les modes pratiqués. Il est structuré en deux grandes parties. La première porte sur le transport et son apport à l'économie. La seconde analyse la dynamique des modes de transport.

XII.1. TRANSPORT ET ECONOMIE

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

La valeur ajoutée de l'activité de transport a progressé de 3,3% en 2015 contre 4,3% en 2014.

L'équilibre entre les ressources et les emplois des services de transport montre que près de 90% de l'offre provient des unités résidentes et le reste est importé. En contrepartie, près de deux tiers (environ 62%) de cette offre est utilisée en consommations intermédiaires par les unités économiques dans leurs processus de production. Les ménages consomment, quant à eux, un peu moins de 30% de l'offre et le reste (8%) est exporté.

Tableau XII-1 : Equilibre Ressources Emplois (ERE) de la branche transport (en milliards de FCFA)

Transports	2011	2012	2013	2014	2015
+Production	372	400	409	427	441
+Importations		41	49	55	67
	43				
=Ressources =Emplois	415	441	458	482	508
Consommations intermédiaires		271	281	295	319
	261				
+Consommation finale		127	130	138	141
	122				
+Exportations		43	47	49	48
	32				

Source : ANSD. Comptes nationaux 2015

La structure de cette production montre une répartition inégalitaire par produit mais stable sur les dernières années. En effet, les autres services de transports terrestres et ceux des auxiliaires de transport occupent les parts les plus importantes avec chacun 43,5% en moyenne sur les cinq dernières années. Les services de transports par eau ne représentent que 1,5%.

Tableau XII-2 : Structure de la production par mode de transport de 2011 à 2015

Mode de transport	2011	2012	2013	2014	2015
Services de transports ferroviaires	5,2%	4,5%	4,9%	4,4%	3,4%
Autres services de transports terrestres	43,7%	42,6%	43,3%	44,2%	43,5%
Transport par eau	1,6%	1,4%	1,5%	1,6%	1,5%
Transports aériens	5,9%	8,7%	8,9%	6,7%	4,9%
Services auxiliaires des transports	43,6%	42,8%	41,5%	43,1%	46,6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Source : ANSD. Comptes nationaux 2015

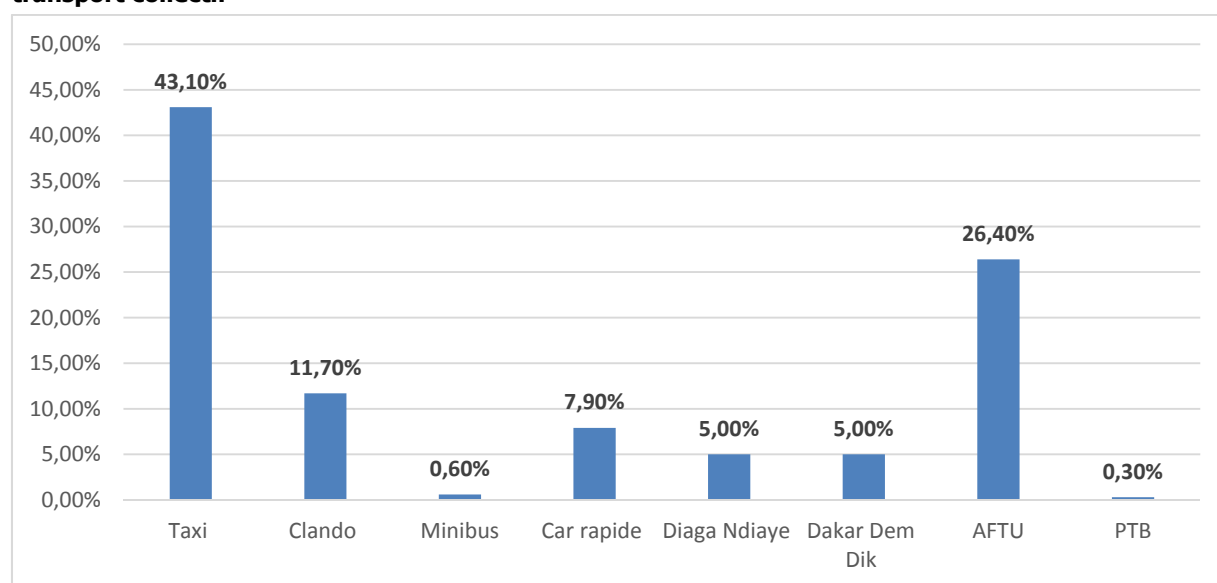
En matière de dépenses des ménages en général et en particulier en services de transport, il n'existe pas encore un dispositif régulier de suivi annuel ou infra annuel.

Cependant, le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) a réalisé pour l'année 2015 une enquête ménage sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar. Les dépenses en transport, collectées dans le cadre de cette enquête couvrent celles liées au transport public, à l'usage des véhicules individuels et de ramassage scolaire.

Les résultats de l'enquête ont montré que les dépenses en taxi représentent la plus grande part (43,1%), suivies de celles liées au transport des bus de l'Association pour le Financement du Transport Urbain (AFTU) (26,4%). Les dépenses en transport du Petit Train Bleu (PTB) occupent la part la plus faible (0,3%).

Pour les véhicules particuliers, les dépenses en transport sont consacrées essentiellement à l'achat de carburant, soit 77,0%, suivies de celles liées à l'entretien et à la réparation (14,8%). Les dépenses de péage et de stationnement occupent les parts les plus faibles avec respectivement 7,1% et 1,1%.

Graphique XII-1 : Répartition de la dépense individuelle en transport public selon la forme de transport collectif



Source : Enquête ménage sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar

XII.1.2. COMPORTEMENT DES ECHANGES EXTERIEURS DE SERVICES DU TRANSPORT

Les échanges de services de transport du Sénégal avec le reste du monde sont marqués par un déficit de 19 milliards en 2015, soit le niveau le plus important depuis 2011. Celui-ci s'est accentué de 13 milliards de FCFA par rapport à 2014.

Tableau XII-3: Evolution des échanges extérieurs de services du transport (milliards de FCFA)

	2011	2012	2013	2014	2015
+Importations	43	41	49	55	67
+Exportations	32	43	47	49	48
Solde	-11	2	-2	-6	-19

Source : ANSD. Comptes nationaux 2015

XII.1.3. ANALYSE DE L'EMPLOI DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS : PROFIL DES MENAGES ACTIFS

Les données analysées dans cette partie proviennent de l'Enquête Nationale sur l'Emploi au Sénégal (ENES, 2015) il ressort que le secteur des transports emploie 6,2% de la population totale des actifs occupés. En outre, les actifs du secteur sont majoritairement des hommes (97,0%) et peu de femmes (3,0%) se retrouvent dans le secteur.

De plus, le secteur reste plus développé en milieu urbain avec plus de 60% des actifs occupés dont 34,9% pour Dakar urbain et 26,3% pour les autres milieux urbains, le milieu rural comptant 38,8%.

L'enquête révèle aussi que les actifs du secteur transport sont relativement jeunes, car, plus de 70% d'entre eux ont moins de 40 ans. La tranche d'âge la plus représentée est celle des 20-29 ans (34,1%) suivie de celle de 40-49 ans (30,3%). Les plus de 60 ans représentent 3,6%.

En matière de sécurité au travail, les données collectées par l'enquête concernent la situation des employés et des aides-familiaux vis-à-vis de l'assurance liée aux risques du travail. Les résultats de l'ENES indiquent que les aides-familiaux sont plus exposés au risque d'accident. Ainsi, dans le secteur des transports, le taux de couverture en assurance se situe à 13,0%. Ce qui se traduit par une importante part des actifs qui ne sont pas couverts (76,7%). Il faut toutefois souligner qu'une part non négligeable (10,3%) des actifs du secteur n'est pas en mesure de savoir s'ils disposent d'une assurance.

En termes d'éducation, les employés du secteur des transports ont un niveau d'instruction faible et une grande partie n'a pas été à l'école (49,0%). Et ceux qui ont atteint le niveau d'études primaires représentent 35,5%.

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

Cette partie sur la dynamique sectorielle est captée à travers l'évolution du trafic selon le mode de transport. Par ailleurs, il met en exergue la situation du parc, du réseau routier ainsi que celle des infrastructures. La sécurité routière sera abordée à la fin de cette partie.

XII.2.1. ANALYSE DU TRAFIC PAR MODE

XII.2.1.1. Le transport aérien

Le mouvement d'aéronefs a enregistré dans l'ensemble une baisse de 6,5% par rapport à 2014. Cette baisse concerne à la fois le nombre de départs (-6,6%) que celui des arrivées (-6,5%). En ce qui concerne le mouvement des passagers, une hausse de 1,5% a été enregistrée par rapport à 2014. Cette augmentation s'explique par celle des départs (2,0%) et des arrivées (2,8%), mais elle est atténuée par le repli du nombre de passagers en transit (6,4%).

Le fret, quant à lui, a connu une progression de 15,4% par rapport à 2014 en liaison avec l'augmentation du fret «départ» et fret «arrivée» respectivement de 18,3% et 11,7%.

Tableau XII-4 : Situation nationale du trafic aérien

	2011	2012	2013	2014	2015	Variation 2014-2015 (%)
MOUVEMENTS D'AERONEFS (en nombre)	41 505	31 886	35 906	37 266	34 827	-6,54
Départs	20 826	15 549	17 978	18 597	17 372	-6,59
Arrivées	20 679	16 337	17 928	18 669	17 455	-6,50
TOTAL PASSAGERS (en nombre)	1 812 469	1 787 943	1 941 586	1 972 928	2 004 020	1,58
Départs	858 758	846 285	889 020	903 894	922 810	2,09
Arrivées	823 161	823 355	875 896	878 237	902 710	2,79
En transit	130 550	129 674	176 670	190 797	178 500	-6,45
TOTAL FRET (en Tonnes)	24 593	25 773	28 022	31 215	36 019	15,39
Départs	13 435	14 245	15 927	17 463	20 656	18,28
Arrivées	11 207	11 527	12 095	13 752	15 363	11,71

Source : Agence des Aéroports du Sénégal (ADS)

XII.2.1.2. Le transport maritime

L'activité du transport maritime au Sénégal est développée dans les ports suivants : Port Autonome de Dakar (PAD), port de Ziguinchor et port de Kaolack. Les statistiques

présentées portent sur les débarquements, les embarquements et les navires en escale.

Le trafic total a progressé de 20,9%. Cette situation s'explique par l'augmentation des embarquements (35,6%) et des débarquements (16,2%) des produits.

Concernant les embarquements, la hausse est liée à celle des marchandises diverses (52,9%) et des produits de la pêche en volume (7,1%). Toutefois, l'augmentation est amoindrie par le repli des embarquements de phosphates (37,7%).

Pour ce qui est des débarquements, la progression est due à celle des marchandises diverses (36,0%), du pétrole brut (25,9%) atténuée par une baisse des débarquements d'hydrocarbures raffinés (51,1%) et des produits de la pêche (3,1%).

Le nombre d'escales de navires a par ailleurs progressé de 2,3% imputable à la progression des navires de pêche qui ont évolué de 6,5%.

Tableau XII-5 : Transport maritime (Port Autonome de Dakar)

(en milliers de tonnes)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	variation
TOTAL DEBARQUEMENT	8 121	8 688	9 066	9 502	10 156	11 800	16,18
• Marchandises diverses	5 907	6 242	7 469	6 666	7 048	9 585	36,00
• Pétrole brut	657	742	881	819	786	989	25,88
• Hydrocarbures raffinés	1 446	1 527	859	1 853	2 134	1 043	-51,14
• Produits de la pêche	111	177	243	163	188	182	-3,14
TOTAL EMBARQUEMENT	2 150	2 721	2 803	2 717	3 257	4 416	35,60
• Marchandises diverses	1 965	2 487	2 737	2 238	2 528	3 864	52,86
• Phosphates	77	108	226	297	510	318	-37,74
• Produits de la pêche	108	126	167	182	219	235	7,11
TOTAL TRAFIC	10 271	11 409	11 869	12 218	13 413	16 216	20,90
NOMBRES D'ESCALES NAVIRES	2 511	2 931	2 858	2 745	2 643	2 705	2,35
• Dont Navires de pêche	242	395	395	367	385	410	6,49

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

XII.2.1.3. Le transport ferroviaire

Les données sur le trafic ferroviaire concernent celles du Petit Train de la Banlieue (PTB), qui s'active dans le transport de passagers en reliant Dakar et sa banlieue, ainsi que celles de Transrail qui gère la liaison Dakar-Bamako et qui porte essentiellement sur le transport de marchandises.

Le Tableau ci-dessous montre que le trafic de voyageurs du Petit Train de la Banlieue (PTB) a connu une baisse de 4,0% par rapport à 2014.

Le trafic de marchandises, capté à travers les exportations et les importations du train effectuant la navette Dakar-Bamako, s'est replié de 14,2%. Cette situation s'explique par le fléchissement des exportations de 21,6% amoindri par la hausse des importations de 4,7%.

Tableau XII-6: Evolution des voyageurs et du trafic de marchandises

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	var (%)
Trafic voyageurs du PTB (nbre de voyageurs)	3 811 189	2 434 714	2 434 021	2 562 718	2 826 488	2 711 589	-4,07
Trafic interne de marchandises (tonne)	317 333	283 166	188 696	288 086	244 858	210 008	-14,23
Exports de marchandises (tonne)	276 925	226 187	161 863	213 507	176 160	138 087	-21,61
Imports de marchandises (tonne)	40 408	56 978	26 833	74 579	68 698	71 921	4,69

Sources : PTB/TRANSRAIL SA

XII.2.2. DEPENSES EN INFRASTRUCTURES DANS LE TRANSPORT

Les statistiques analysées dans cette section portent sur les dépenses consacrées aux infrastructures, considérées comme des investissements publics dans le secteur.

XII.2.2.1. Infrastructures de transport routier

En 2015, l'Etat du Sénégal et les partenaires ont financé à hauteur de 307,8 milliards de FCFA des dépenses d'investissement contre 114,0 milliards de FCFA en 2014. Cette augmentation s'est traduite par la réalisation de grands projets.

Les principales réalisations sont la réhabilitation des routes Richard Toll-Ndioum (RN2), Tanaff-Kolda et Koda-Kounkané, la reconstruction du pont de Kolda et la construction du pont de Ndioum. Il faut par ailleurs noter l'accroissement du budget alloué à l'entretien des routes. En effet, il est passé de 51 milliards de FCFA en 2014 à 53,9 milliards de FCFA en 2015, montrant les efforts consentis par l'Etat en vue d'améliorer la qualité du réseau routier. La politique de l'Etat vise, par ailleurs, à développer les infrastructures routières rurales qui constituent des pistes de production facilitant l'écoulement de la production rurale. La mise en œuvre de cette politique est confiée au PUDC (Plan d'Urgence de Développement Communautaire).

XII.2.2.2. Infrastructures de transport aérien

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

XII.2.2.3. Infrastructures du transport maritime

Les activités du secteur du transport maritime sont concentrées au niveau du Port autonome de Dakar qui est le principal port du Sénégal. Sa gestion est assurée par la Société Nationale du Port Autonome de Dakar (SONAPAD). Il est constitué de trois terminaux à savoir le terminal à conteneurs dont la gestion est confiée depuis 2008 à la société Dubai Port World pour 25 ans, le terminal RORO du mole 2 dont le groupe Bolloré est depuis 2014 le concessionnaire et le terminal à vrac concédé en 2014 à Necotrans. La mise en concession a occasionné de gros investissements qui ont contribué à améliorer les activités de manutention et de logistique. D'autres investissements sont envisagés à savoir la construction d'un terminal fruitier et céréalier ainsi que l'aménagement du môle 3 qui facilite les échanges avec le Mali.

XII.2.2.4. Infrastructures ferroviaires

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

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

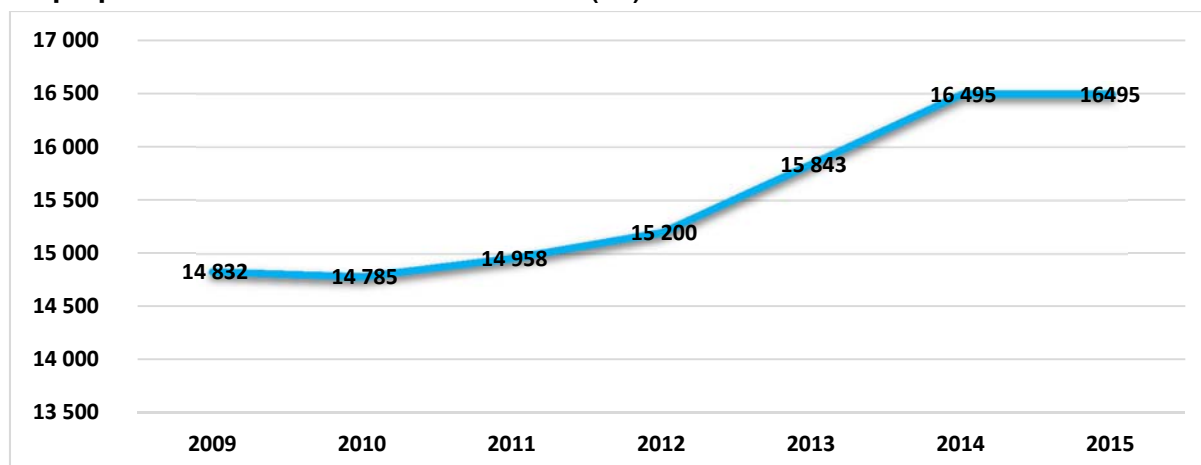
Cette partie illustre l'état du réseau routier, la structure du parc automobile et de sa répartition régionale ainsi que de la sécurité routière.

XII.2.3.1. Situation du réseau routier

En 2015, le réseau routier s'est établi à 16 495 kilomètres. Il n'a pas évolué en termes de distance, comparé à l'année précédente. Pour les années 2013 et 2014, le réseau routier a évolué respectivement de 4,2% et de 4,1%. En 2015, les investissements ont progressé alors que le réseau routier n'a pas cru en termes de kilomètres de routes. Ces derniers seraient orientés vers la réhabilitation en vue d'améliorer la qualité du réseau routier.

En effet, pour les routes revêtues, la part de celles qui sont en bon état s'est améliorée : elle est passée de 54,6% en 2014 à 74,0% en 2015, soit une hausse de près de 20 points de pourcentage. Par ailleurs, pour les routes non revêtues, une amélioration de la qualité est également constatée. La part des routes en bon état dans le réseau routier non revêtu est passée de 24,8% à 43,9%, soit une hausse de 20 points.

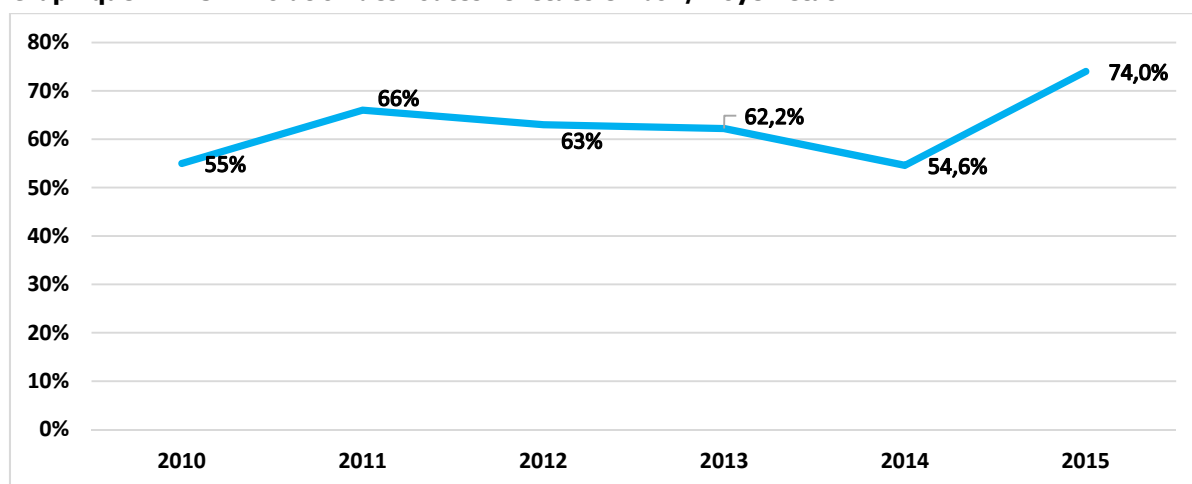
Graphique XII-2 : Evolution du réseau routier en (km)



Source :AGERROUTE

Toutefois, l'examen de l'évolution des six dernières années, montre une tendance baissière de la part des routes en bon état entre 2011 et 2014. En effet, cette part est passée de 66% en 2011 à 54,6% en 2014.

Graphique XII-3 : Evolution des routes revêtues en bon/moyen état

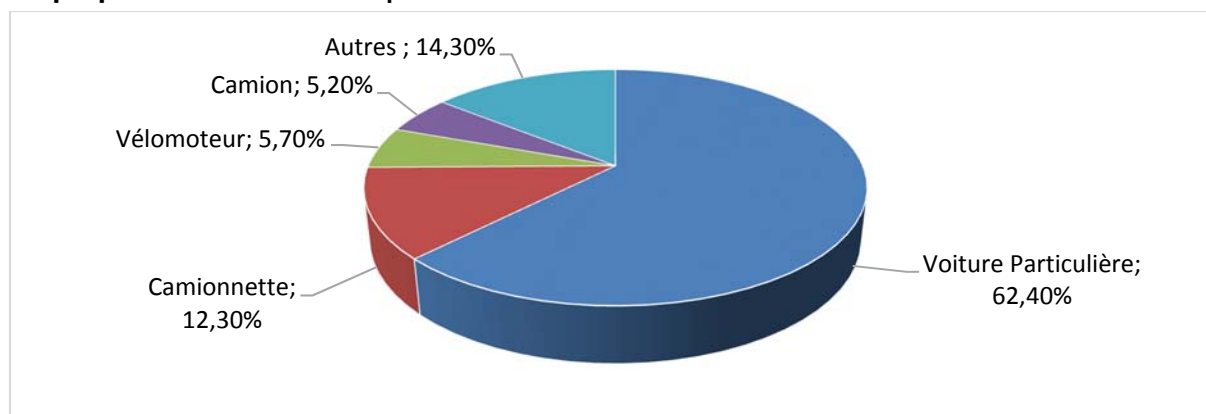


Source :AGERROUTE

XII.2.3.2. Situation du parc automobile

En 2015, le parc automobile du Sénégal est évalué à 468 051 véhicules. Il a connu une hausse de 8,3% par rapport à 2014. Il est constitué essentiellement de voitures particulières soit 62,4%. Les camionnettes viennent en seconde position avec 12,3%, suivies de vélomoteurs qui représentent (5,7%).

Graphique XII-4 : Structure du parc automobile en 2015



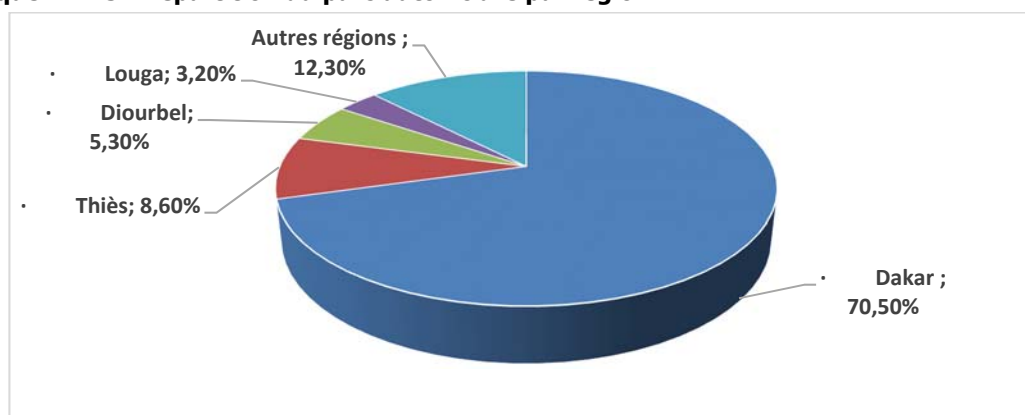
Source : Direction des Transports Terrestres

XII.2.3.3. Evolution et répartition du parc par région

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

Le parc automobile est inégalement réparti par régions. Pour l'année 2015, il est plus concentré dans la région de Dakar (70,5%), suivie de la région de Thiès (8,6%) et de Diourbel (5,3%). Les régions de Sédhiou, Kaffrine et de Kédougou disposent des parts les plus faibles, soit respectivement 0,1%, 0,3% et 0,3%. Cette situation s'expliquerait par le fait que ces régions sont de création récente.

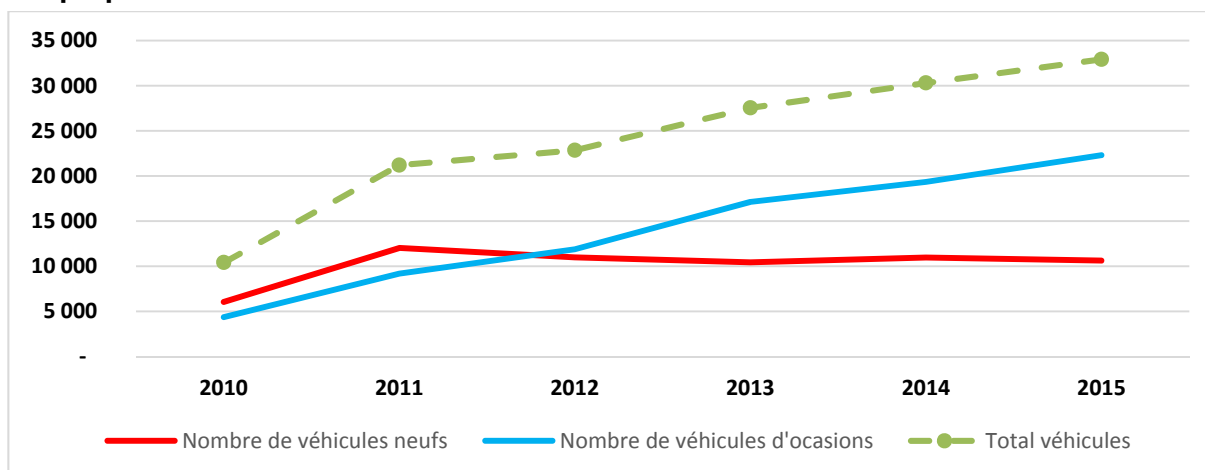
Graphique XII-5 : Répartition du parc automobile par région



Source : Direction des Transports Terrestres

En 2015, les nouvelles immatriculations de véhicules ont cru de 14,7%, contre 8,6% en 2014 et 20,6% en 2012. Cette hausse considérable en 2012 est imputable à l'augmentation des véhicules d'occasion de 21,2%, consécutive au relèvement de l'âge des véhicules à l'importation.

Graphique XII-6 : Evolution des immatriculations selon l'état du véhicule



Source : Direction des Transports Terrestres

XII.2.3.4. Age du parc automobile

L'âge moyen du parc (15 ans) n'a pas varié entre 2015 et 2014. Toutefois, en 2014, le parc s'est rajeuni du fait de l'avènement d'autocars interurbains et des camions neufs (1 an). Il faut noter que le parc des véhicules particuliers n'a pas connu ce même niveau de rajeunissement depuis 2014.

Tableau XII-7 : Age du parc selon le type de véhicule

	2013	2014	2015	var (années)
Véhicule Particulier Personnel	15	15	15	0
Camionnette	13	13	13	0
Taxi Urbain	23	24	23	-1
Camion	13	12	13	1
Tracteur	15	15	15	0
Autocar Interurbain	18	17	18	1
Taxi Interurbain	21	21	21	0
Ensemble	16	15	15	0

Source : Direction des Transports Terrestres

XII.2.3.5. Importations de matériel de transport

Le Sénégal ne disposant pas d'entreprises de fabrication de matériel de transport, l'intégralité du matériel est importé. Il faut, toutefois, signaler l'existence de deux usines de montage de véhicules, à savoir celle des bus de la marque indienne TATA Senbus SA et celle de la CCBM.

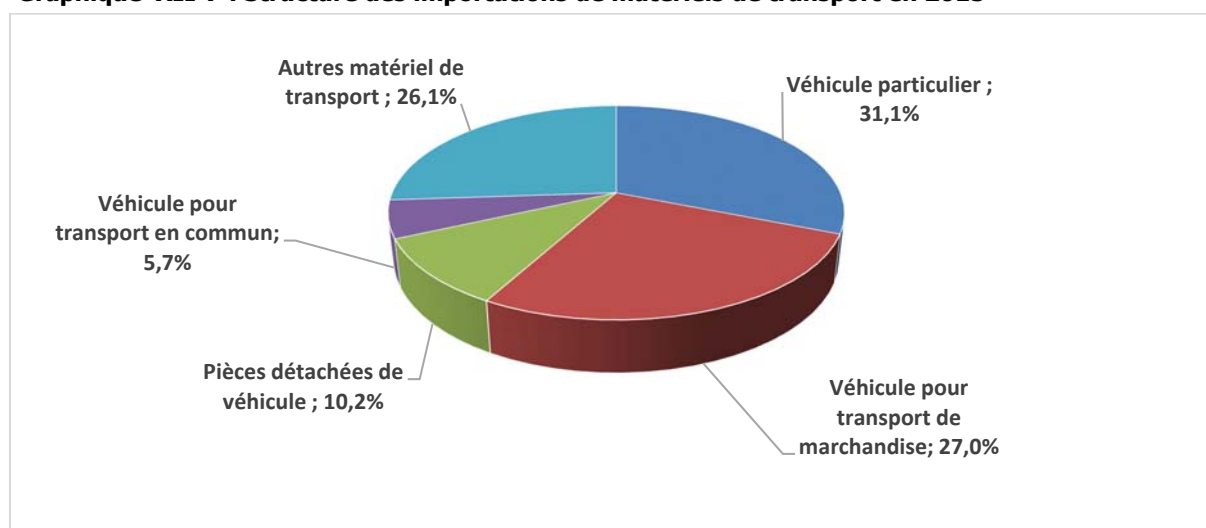
En 2015, les importations de matériel de transport se sont établies à 227,7 milliards contre 195,6 milliards en 2014, soit une hausse de 16,4%, contre 6,6% en 2014.

Les véhicules particuliers représentent 31,1% des importations, suivis des véhicules utilitaires (transport de marchandises) 27,0% et des véhicules de transport en commun (5,7%). La part des importations de véhicules particuliers s'est érodée de 5 points par rapport à 2014.

Les matériels de transport aérien, ferroviaire et maritime ont les parts les plus faibles dans les importations et représentent respectivement 0,3%, 1,1% et 4,3% en 2015.

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

Graphique XII-7 : Structure des importations de matériels de transport en 2015



Source : ANSD, Bureau des Echanges Extérieurs

L'importation de véhicules particuliers provient essentiellement du Japon (25,6%), de la France (14,2%) des Etats-Unis (6,9%), de l'Allemagne (6,8%) et de la Corée du Sud (6,5%).

Cependant, les importations de pièces détachées n'ont pas la même structure d'origine. En effet, les principaux partenaires sont la France (24,1%), la République de Chine (19,8%), le Japon (11,9%), la Turquie (6,8%) et l'Espagne (5,1%). L'Allemagne qui occupe la quatrième place pour les achats extérieurs de véhicules, se situe à la dixième place en ce qui concerne l'importation de pièces détachées. Les Etats-Unis, troisième partenaire en termes d'achats de véhicules particuliers, se positionne comme le 14ème fournisseur en pièces détachées.

XII.2.3.6. Sécurité routière

En 2015, les accidents de la route ont chuté de 62,7% par rapport à 2014. Cette situation pourrait s'expliquer par l'amélioration de la qualité du réseau routier en 2015. En zone urbaine, cette baisse est encore beaucoup plus consistante (-70,1%) alors qu'en zone rurale, on assiste plutôt à une progression des accidents de 4,4%.

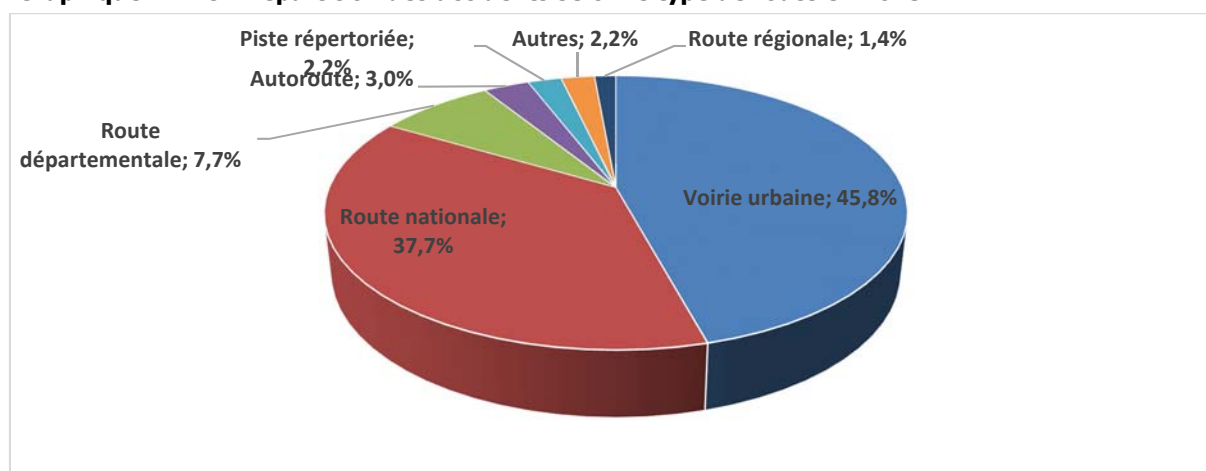
Tableau XII-8 : Nombre d'accidents selon le milieu de résidence

Milieu	2012	2013	2014	2015	Variations 2015/2014	Part en 2015
Zone urbaine	1 474	1 397	1174	351	-70,1%	70,8%
Rurale en agglomération	123	84	68	71	4,4%	14,3%
Rurale hors agglomération	111	121	85	74	-12,9%	14,9%
Non codé		2	3	0	-100,0%	0,0%
Total	1 708	1 604	1 330	496	-62,7%	100,0%

Sources : Direction des Transports Terrestres

Le tableau suivant montre la structure des accidents selon le type de route. Il apparaît que 45,8% des accidents se produisent sur les voies urbaines et 37,7% sur les routes nationales en 2015. La part des accidents en voie urbaine enregistre une tendance baissière depuis 2012, passant de 68,1% en 2012 à 45,8% en 2015. Par contre, sur les routes nationales, les accidents ont connu une hausse sur la même période (20,8% en 2014 à 37,7% en 2015).

Graphique XII-8 : Répartition des accidents selon le type de route en 2015



Source : Direction des Transports Terrestres

Le nombre de véhicules touchés dans les accidents est évalué à 620. Selon l'état des véhicules, 93,9% sont dans un état normal au moment de l'accident.

Tableau XII-9 : Répartition du nombre d'accident selon l'état des véhicules

Volume de chargement (nombre)	2012	2013	2014	2015	Var (en %)
• Normal	2 299	1 932	1 697	582	-65,7%
• Excessif	22	24	3	6	100,0%
• Aucun	86	108	101	21	-79,2%
• Non codé	31	22	13	11	-15,4%
Total	2 438	2 086	1 814	620	-65,8%

Source : Direction des Transports Terrestres

Le nombre de véhicules touchés par les accidents s'est replié de 65,8% par rapport à 2014. Depuis 2012, ce nombre est sur une tendance baissière passant de 2282 à 620 en 2015. En 2015, le type de véhicule le plus touché par les accidents sont les voitures particulières, soit 36,8%, suivi des bus et cars (16,8%) et des camions et camionnettes (13,7%). Cependant, la part des véhicules particuliers touchés par les accidents a cru par rapport à 2014 où elle était de 28,4%. Il faut par ailleurs noter la part importante des taxis et des deux roues par rapport à 2014.

Tableau XII-10: Le nombre de véhicules qui font accident selon le type

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

Source : Direction des Transports Terrestres

En 2015, le nombre de décès occasionnés par les accidents est évalué à 225 morts contre 93 morts en 2014. Il faut souligner le contraste entre le relèvement du nombre de décès liés aux accidents de la route et le repli de ces derniers en 2015. En effet, les accidents de 2015 sont plus mortels que ceux de 2014. Ceci serait lié à la vitesse de conduite qui est une conséquence de l'amélioration de la qualité du réseau routier.

Tableau XII-11 : Répartition des personnes touchées par les accidents

Type d'accidents	2012	2013	2014	2015	Variation (2015/2014)
Nombre d'accidents corporels	2 438	1 604	1 271	452	-64,4%
Nombre de décès	162	175	93	225	141,9%
Nombre de blessés	2 650	2 147	1 738	866	-50,2%

Source : Direction des Transports Terrestres

Conclusion

Le secteur du transport constitue une priorité de l'Etat du Sénégal. Elle a contribué à la création de richesse, notamment à travers l'accroissement de sa valeur ajoutée qui a crû de 3,3% en 2015 après 4,3% déjà en 2014.

L'analyse du secteur montre que l'offre de services de transports est essentiellement interne (90%) et principalement utilisée par les autres secteurs productifs (63%) et les ménages (30%), le reste étant exporté.

Par ailleurs, selon l'ENES de 2015, l'activité de transport occupe plus de 6,2% de la population active.

L'activité des transports est également visible au travers des statistiques sectorielles sur le trafic. Ainsi, en 2015, le volume de fret aérien a augmenté de 15,4% et celui des passagers de 1,6%. Le trafic maritime a progressé de 20,9%. Les difficultés du transport ferroviaire persistent avec une baisse du trafic de passager du PTB (-4%) et du trafic de marchandises (- 14,2%).

En matière d'investissement, il convient de noter les efforts importants que consent l'Etat pour développer et maintenir le réseau routier avec notamment la mise en place du Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) depuis 2009. A titre illustratif, le budget du FERA n'a pas cessé de s'accroître depuis sa création. Ces efforts se reflètent sur la qualité du réseau routier qui s'est nettement améliorée en 2015, même si celui-ci ne s'est pas étendu.

En termes de sécurité routière, les statistiques disponibles indiquent une baisse sensible du nombre d'accidents (-65,8%) mais un relèvement plus important de la mortalité routière (+141,9%). Cette situation, à première vue paradoxale, est à relier à l'augmentation de la vitesse sur les routes qui est une conséquence de l'amélioration de la qualité du réseau routier.

Le secteur du transport présente de grandes perspectives eu égard aux nombreux projets en cours. Ainsi, dans le sous-secteur du transport routier, des projets ont démarré en 2015. Il s'agit essentiellement de l'autoroute Thiès-Touba, de la VDN (Cices-Golf club), de la reconstruction de la route Fatick-Kaolack, de la route Samba Dia-Jaol-Djiffer, de la réhabilitation de la route Dinguiraye-Niouro-Keur Ayib et l'échangeur de l'émurgence. Dans le transport aérien, le projet de construction de l'aéroport AIBD se poursuit et sa livraison est prévue en fin 2017. Dans le secteur maritime, la construction de nouveaux terminaux et du port sec pour desservir le Mali devraient relancer l'activité. Enfin, dans le secteur ferroviaire en grande difficulté depuis plusieurs années, des investissements majeurs sont prévus pour booster les échanges entre le Sénégal et la sous-région. A cela vient s'ajouter la construction du Train Express Régional (TER) va desservir le nouvel aéroport AIBD.