

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 2011

Version définitive

FEVRIER 2013

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
Chef par intérim de la Cellule de Programmation, d'Harmonisation , de Coordination Statistique et de Coopération Internationale	Mam Siga NDIAYE

COMITE DE LECTURE ET DE CORRECTION

Hamidou BA, 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 & Adjibou Oppa BARRY
4. EMPLOI	Nalar K. Serge MANEL & Jean Rodrigue MALOU
5. SANTE	Abdou GUEYE & Atoumane FALL
6. JUSTICE	Jean Pierre Diamane BAHOM
7. ASSISTANCE SOCIALE	Ndèye Aïda FAYE
8. EAU ET ASSAINISSEMENT	Samba NDIAYE & Momath Cisse
9. AGRICULTURE	Fodé DIEME
10. ENVIRONNEMENT	Mamadou FAYE
11. ELEVAGE	Modou Ndour FAYE
12. PECHE MARITIME	Astou DAKONO
13. TRANSPORT	Idrissa DIAGNE
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 A LA CONSOMMATION	Baba NDIAYE
21. FINANCES PUBLIQUES	Madiaw DIBO

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE

Rue de Diourbel X Rue de St-Louis - Point E - Dakar. B.P. 116 Dakar R.P. - Sénégal

Téléphone (221) 33 869 21 39 / 33 869 21 60 - Fax (221) 33 824 36 15

Site web : www.ansd.sn ; Email: statsenegal@ansd.sn

Distribution : Division de la Documentation, de la Diffusion et des Relations avec les Usagers

ISSN 0850-1491

Introduction

Le transport joue un rôle important dans la croissance économique et la réduction de la pauvreté. En effet, des infrastructures de qualité et un réseau routier performant améliorent la mobilité des personnes et des biens et contribuent au désenclavement de certaines zones socio-économiques.

La position géographique du Sénégal et son climat tempéré en font un pays de transit et de tourisme où différents types de transport se développent. La part du secteur des transports dans le PIB est estimée à 4,2% en 2011. Malgré leur amélioration ces dernières années, les infrastructures de transport présentent toujours des **lacunes et ne créent pas la croissance économique attendue d'un système de transport performant**. Le secteur reste confronté **notamment à l'étranglement** du réseau routier national inégalement réparti, **l'insuffisance de l'offre de services de transport public urbain** ainsi que la vétusté du parc automobile et des infrastructures ferroviaires et portuaires.

Afin de répondre à ces défis, l'Etat a eu à élaborer plusieurs politiques sectorielles sur le transport : 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, 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 portent, pour ce qui concerne le domaine routier, sur la construction et la réhabilitation des infrastructures, la sécurité routière, la fluidité du trafic, le **renouvellement du parc de transport en commun et la privatisation de l'entretien routier.**

Le secteur des transports est administré par des institutions étatiques en partenariat avec les collectivités locales et les opérateurs économiques. Il comprend le transport aérien, ferroviaire, maritime et routier. Ce chapitre présente la situation des activités de transport en 2011 des différents sous-secteurs.

XIII.1. TRANSPORT AERIEN

Le sous-secteur du transport aérien est marqué ces dernières années par 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 et de la Météorologie (ANACIM) est née en 2011 de la fusion de l'Agence nationale de l'Aviation Civile du Sénégal (ANACS) et de l'Agence nationale de la Météorologie du Sénégal (ANAMS).

Les efforts entrepris dans le sous-secteur ont abouti au 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. RESEAU

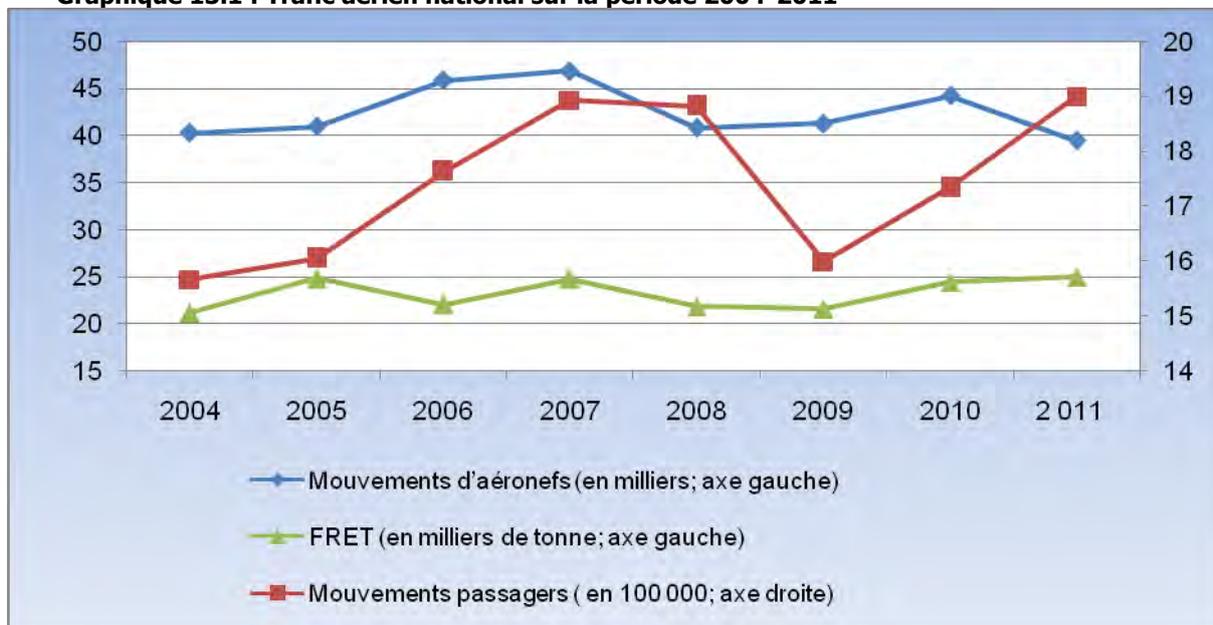
Le réseau aérien sénégalais est composé d'un aéroport de classe internationale (aéroport international Léopold Sédar Senghor de Dakar) et de plusieurs aérodromes civils et militaires. La livraison de l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD) qui est en cours de construction, devrait permettre de développer le sous-secteur. **L'aéroport international de Dakar et 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 et peuvent recevoir directement les avions de classe internationale, notamment les charters pendant la haute saison touristique.**

XIII.1.2. TRAFIC NATIONAL

Les mouvements d'aéronefs sont passés de 44 174 en 2010 à 39 423 en 2011, soit un recul de 10,8%. Par contre, les mouvements de passagers ont progressé de 9,6%, passant de 1 733 423 en 2010 à 1 899 763 en 2011. Cette hausse résulte de l'accroissement du nombre d'arrivés (+11,9%) et de départs (+5,7%), en dépit de la baisse des transits directs (-2,8%).

Après une forte progression des marchandises transportées en 2010, la croissance du fret s'est ralentie en 2011. Elle s'est établie à 2,2% avec un volume de 24 952 tonnes de marchandises transportées en 2011 contre 13,1% en 2010. Cette avancée découle de la hausse des marchandises débarquées (+13,8%). Elle reste amoindrie, toutefois, par la baisse du volume de marchandises embarquées (-6,5%).

Graphique 13.1 : Trafic aérien national sur la période 2004-2011



Source : Agence des Aéroports du Sénégal

Les données du trafic aérien concernent l'aéroport international Léopold Sédar Senghor (LSS) de Dakar (88,3% des mouvements d'aéronefs, 96,8% des mouvements de passagers et 98,4% du fret total) et les principaux aérodromes bénéficiant d'une protection de la navigation aérienne.

XIII.1.2.1. Trafic à l'aéroport Léopold Sédar Senghor de Dakar

Les mouvements d'aéronefs se sont repliés de 12,4% à l'aéroport Léopold Sédar Senghor, passant de 39 738 en 2010 à 34 792 en 2011. En revanche, le nombre de passagers a enregistré une hausse de 9,0%, passant de 1 687 006 en 2010 à 1 838 190 en 2011.

Le volume de marchandises transportées a progressé de 1,8%, passant de 24 111 tonnes en 2010 à **24 541 tonnes en 2011**, sous l'effet de l'accroissement des marchandises embarquées (+13,0%). Cette évolution a été atténuée par la baisse des marchandises débarquées (-7,2%).

XIII.1.2.2. Trafic aux principaux aéroports

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

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

Le trafic à l'aéroport de Saint-Louis a connu un recul en 2011, après une reprise en 2010. Les mouvements d'aéronefs se sont établis à **667 en 2011**, contre 899 en 2010, soit une contraction d'un quart. Le nombre de passagers a aussi diminué de moitié, passant de 5 763 en 2010 à **2 634 en 2011**, du fait de la chute combinée des transits directs (-63,5%), du nombre de départs (-56,5%) et d'arrivées (-39,2%).

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

Le trafic à l'aéroport de Tambacounda s'est également replié en 2011. Les rotations d'aéronefs ont chuté de 20,4% pour s'établir à **179 en 2011**. Le nombre de passagers s'est fixé à **907 en 2011** contre 1087 en 2010, soit une baisse de 16,6%, imputable à la diminution des arrivées (-87,4%) et des départs (-12,9%). Cette évolution a été modérée par la forte hausse des transits directs (+188,4%).

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

Au niveau de l'aéroport de Ziguinchor, contrairement à la tendance nationale, le trafic d'aéronefs a enregistré un regain d'activités. Le nombre de mouvements d'aéronefs est passé de 2 050 en 2010 à **2 722 en 2011**, soit une hausse de 32,8%. Parallèlement, le nombre de passagers a augmenté de 49,1%, passant de 23 466 en 2010 à **34 996 en 2011**, sous l'effet de l'accroissement des arrivées (+50,1%) et des départs (+48,2%). Le fret a progressé de 92,1%, passant de 214 tonnes en 2010 à 411 tonnes en 2011, du fait de la hausse combinée des marchandises débarquées (+103,1%) et de celles embarquées (+84,4%).

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

Le trafic à l'aérodrome de Cap Skiring a baissé en 2011. Les mouvements d'aéronefs ont chuté de 15,8% pour s'établir à 1 063. Le nombre de passagers a, en revanche, progressé de 43,1%, passant de 16 101 en 2010 à 23 036 en 2011. Cette évolution est due notamment à l'augmentation des arrivées (+42,1%), des départs (+39,9%) et des transits directs.

XIII.2. TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire est assuré par les sociétés TRANSRAIL SA et Petit Train de Banlieue SA. La TRANSRAIL SA assure le transport international de marchandises entre Dakar et Bamako, le trafic ferroviaire de voyageurs entre Dakar et sa banlieue étant dévolu à la société Petit Train de Banlieue SA. Le Petit train de banlieue (PTB) qui portait le nom du Petit train bleu jusqu'en 2003, assure un service régulier de transport de voyageurs entre les gares de Dakar et Rufisque en passant par Thiaroye.

XIII.2.1. RESEAU

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. TRAFIC

XIII.2.2.1. Trafic de marchandises

Le trafic de marchandises sur la ligne Dakar-Bamako s'est élevé à 283 166 tonnes en 2011, contre 317 333 en 2010, soit une baisse de 10,8%, imputable au recul des exportations de marchandises (-18,3%). Toutefois, il est à noter la forte progression des importations (+41,0%). Par ailleurs, le poids des exportations sur le total des échanges continue d'être le plus élevé, malgré un léger recul. Il se chiffre à 79,9% en 2011 contre 87,3% en 2010.

Graphique 13.2 : Trafic interne de marchandises (en 10 000 tonnes)

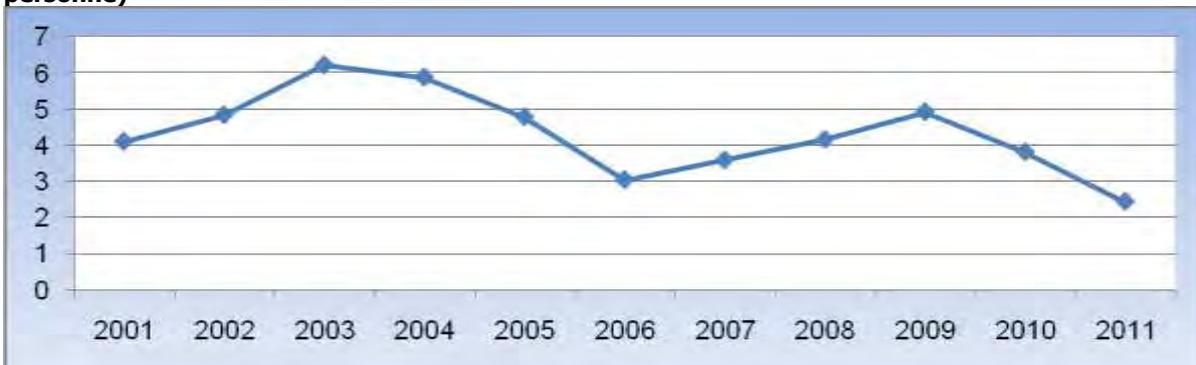


Source : TRANSRAIL SA.

XIII.2.2.2. Trafic de voyageurs

Le trafic de voyageurs du PTB a poursuivi sa tendance baissière entamée en 2010. Le nombre de passagers a atteint son niveau le plus faible sur la dernière décennie, passant de 3 811 189 en 2010 à 2 434 714 en 2011, soit une baisse de 36%.

Graphique 13.3 : Evolution du nombre de voyageurs par le Petit Train de Banlieue (en million de personne)



Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.3. TRANSPORT MARITIME

Le transport maritime joue un rôle capital dans l'activité économique. En effet, 95% des échanges commerciaux du Sénégal se font par voie maritime. Les acteurs qui interviennent dans le sous-secteur sont :

- **l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) qui est chargée de 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 ;**

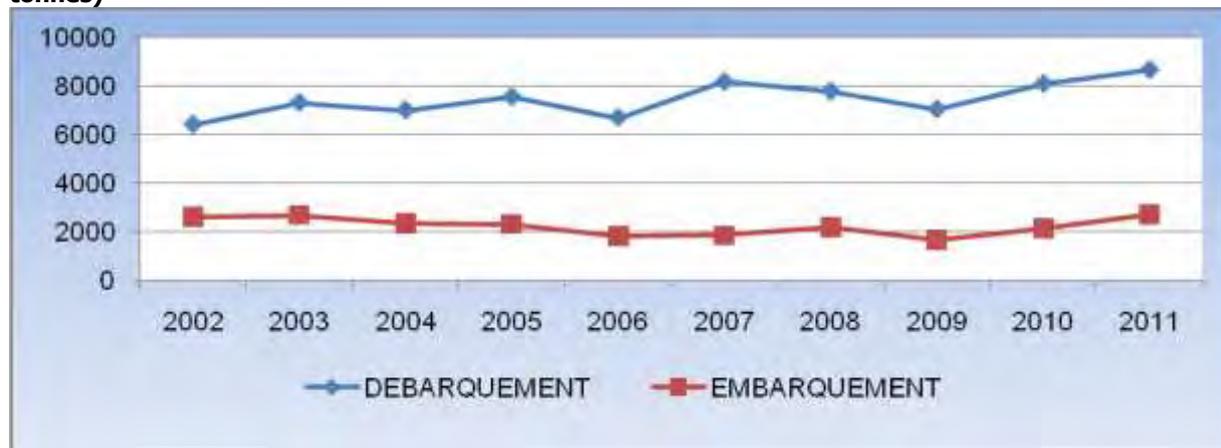
- le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes qui est chargée de l'exploitation du Ferry « Aline Sitoé Diatta », notamment la gestion technique et commerciale de la desserte maritime Dakar – Ziguinchor ;
- le Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC) dont les missions principales consistent en la définition et la promotion d'une politique de protection des intérêts des exportateurs et importateurs du Sénégal ;
- et le Port Autonome de Dakar (PAD) dont les missions consistent essentiellement en la gestion et l'exploitation du port.

Pour des raisons d'indisponibilité de données sur les principaux ports secondaires du Sénégal, l'analyse se limitera au Port Autonome de Dakar.

XIII.3.1. TRAFIC DE MARCHANDISES

La tendance haussière du trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar s'est maintenue en 2011. Après une baisse en 2009, le trafic s'est intensifié en 2010 et en 2011. Le trafic global est passé de 10,3 millions de tonnes en 2010 à 11,4 millions de tonnes en 2011, soit une progression de 11,1%. Il s'est ainsi établi à un niveau record sur les dix dernières années, imputable à la hausse combinée des embarquements (+26,6%) et des débarquements (+7,0%). Les marchandises embarquées et les marchandises débarquées ont varié respectivement de 2,2 millions de tonnes en 2010 à 2,7 millions de tonnes en 2011 et de 8,1 millions de tonnes en 2010 à 8,7 millions de tonnes en 2011.

Graphique 13.4 : Evolution du trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar (en millier de tonnes)



Source : Port Autonome de Dakar.

a) Débarquements

A l'instar du trafic global, le volume des marchandises débarquées a atteint en 2011 le niveau de performance le plus élevé sur la dernière décennie. Néanmoins, la forte croissance enregistrée en 2010 (+15,0%) s'est effritée, s'établissant à 7,0%. Cette situation est attribuable à la hausse des produits de la pêche (+59,5%), du pétrole brut (+12,9%), des hydrocarbures raffinés (+5,6%) et des marchandises diverses (+5,7%).

b) Embarquements

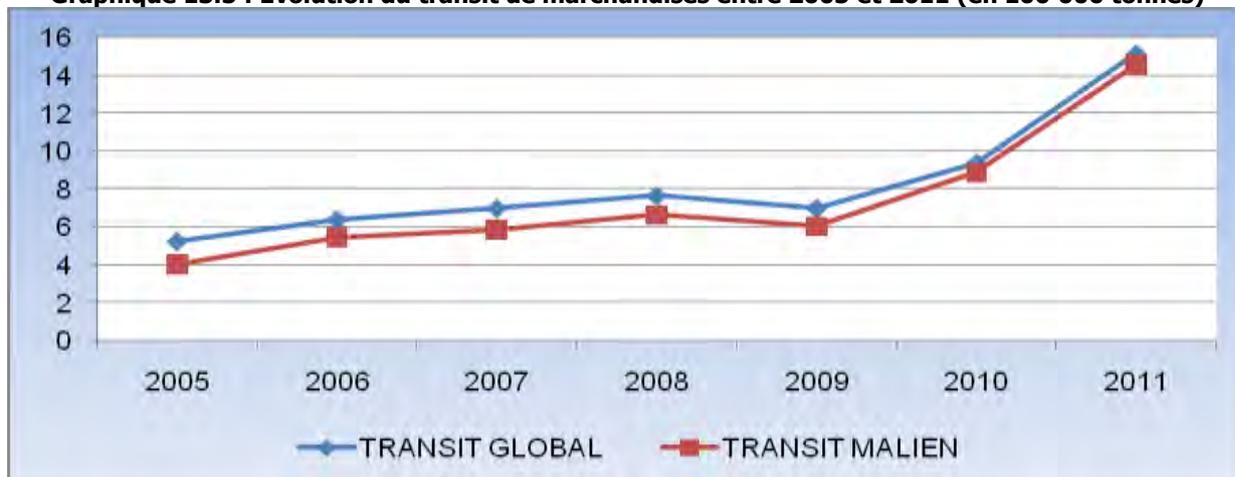
Le volume des marchandises embarquées au Port Autonome de Dakar a aussi atteint en 2011 un niveau record sur la dernière décennie. La croissance des embarquements est restée très forte en 2011 (+26,6%), malgré son niveau déjà élevé en 2010 (+28,1%). Cette progression résulte de la hausse des embarquements de Phosphates (+40,3%), des marchandises diverses (+26,6%) et des produits de la pêche (+16,7%).

XIII.3.2. TRANSIT DE MARCHANDISES

Nonobstant la décroissance de 8,6% enregistrée en 2009, le transit global de marchandises présente une tendance haussière sur la période 2005-2011. La croissance s'est accélérée en 2011, s'établissant à 61,4%. Le transit global est passé de 938 844 tonnes en 2010 à 1 515 260 tonnes en 2011, atteignant son niveau record sur la période considérée.

Par ailleurs, le transit global de marchandises dépend fortement du transit malien. En effet, au moins 75% de la valeur du transit global résulte de celle du transit malien sur la période 2005-2011. Ce poids a atteint 94,4% en 2010 et 96,2% en 2011.

Graphique 13.5 : Evolution du transit de marchandises entre 2005 et 2011 (en 100 000 tonnes)

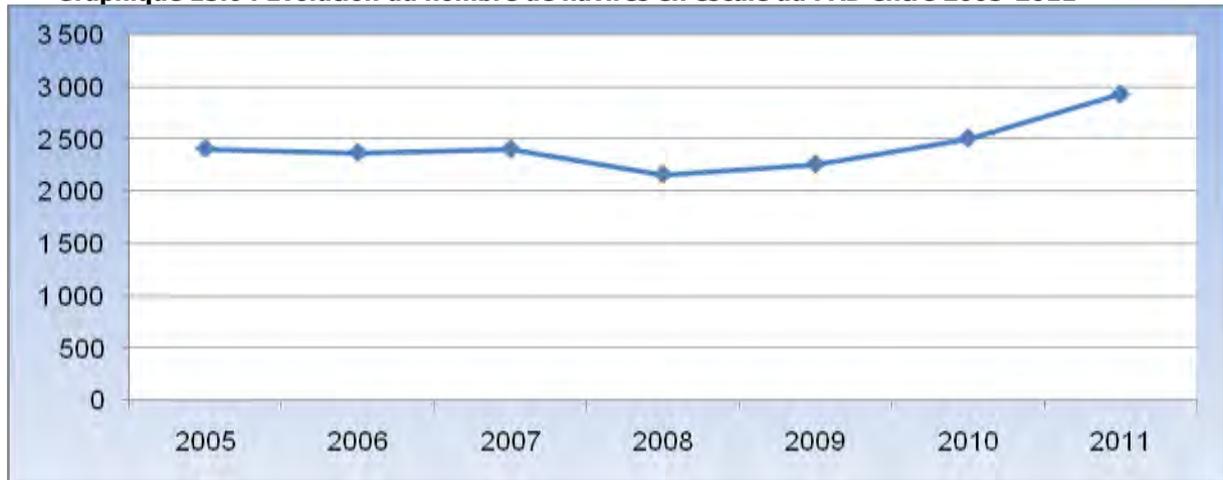


Source : Port Autonome de Dakar.

XIII.3.3. MOUVEMENTS DE NAVIRES

Le nombre de navires en escale au Port Autonome de Dakar s'est établi à 2 931 en 2011, contre 2 511 en 2010, soit une hausse de 16,7%. Cette évolution résulte de la progression des navires de croisières (+121,4%), des navires de pêche (+63,2%), des cargos (+32,3%) et des porte-conteneurs. Elle reste, toutefois, atténuée par la baisse des minéraliers (-34,0%) et des rouliers (-3,0%).

Graphique 13.6 : Evolution du nombre de navires en escale au PAD entre 2005-2011



Source : Port Autonome de Dakar.

XIII.4. TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier a un rôle prépondérant dans la mobilité des personnes et des biens à travers le pays et dans la sous-région. En effet, il assure plus de 90 % des besoins de déplacements des personnes et des biens⁴⁷. Il occupe, en particulier, une place incontournable dans l'accès des populations aux services sociaux.

XIII.4.1. RESEAU

Les infrastructures routières ont été caractérisées ces dernières années par des investissements massifs. Ces derniers ont visé l'expansion du réseau intérieur et transfrontalier à travers le projet d'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, la connectivité de l'autoroute à péage, liaison RN1- Autoroute, le prolongement de l'autoroute à péage AIBD - Mbour – Thiès et la construction de routes de connectivité, ainsi que plusieurs projets de construction et de réhabilitation de routes bitumées, de ponts et de feux de circulation, en vue d'améliorer la mobilité et la sûreté des personnes et des biens.

⁴⁷ www.ageroute.sn

XIII.4.1.1. Classification du réseau routier

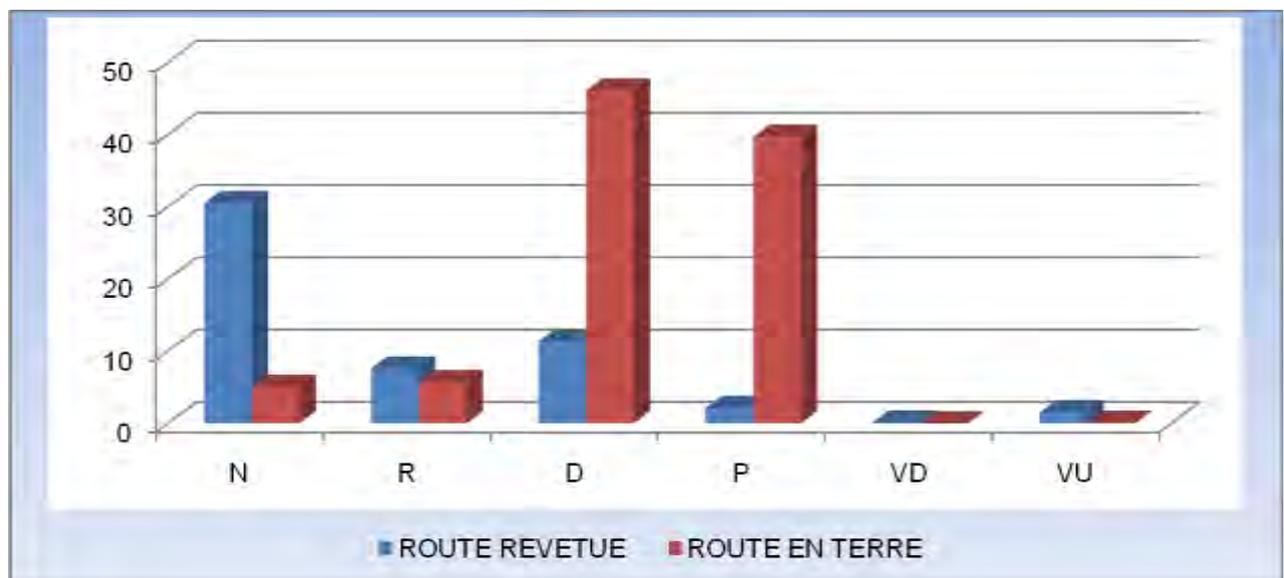
Le réseau routier national est composé de 5 catégories de routes :

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

Le reste du réseau constitue le réseau non classé.

Le réseau est dominé par les routes nationales (57,4%), suivies des routes départementales (21,3%), des routes régionales (14,3%), des pistes répertoriées (4,0%), des voiries urbaines (2,9%) et des voies de dégagement (0,3%).

Graphique 13.7 : Répartition par catégorie de routes régulièrement inspectées (100 000km)



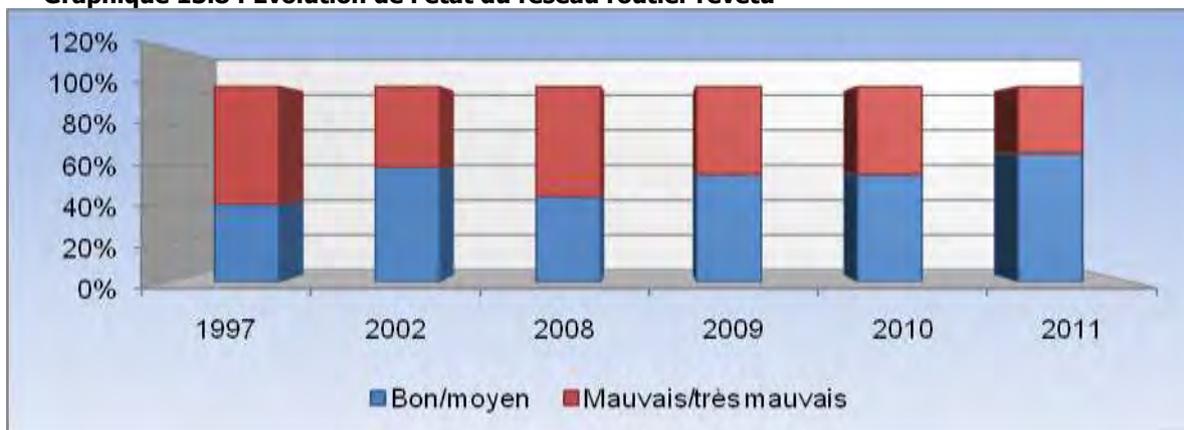
Source : AGEROUTE

XIII.4.1.2. Etat du réseau routier

Le réseau routier est constitué des routes revêtues et des routes non revêtues ou routes en terre. La longueur du réseau routier total est de 14 958 km en 2011.

La longueur des routes revêtues est restée stable en 2011. En revanche, l'état des routes revêtues s'est globalement amélioré au cours de l'année 2011. En effet, de 54,6% en 2010, le pourcentage des routes en état « bon/moyen » sur les routes revêtues est passé à 72,9% en 2011, représentant sa valeur la plus élevée sur les quatorze dernières années.

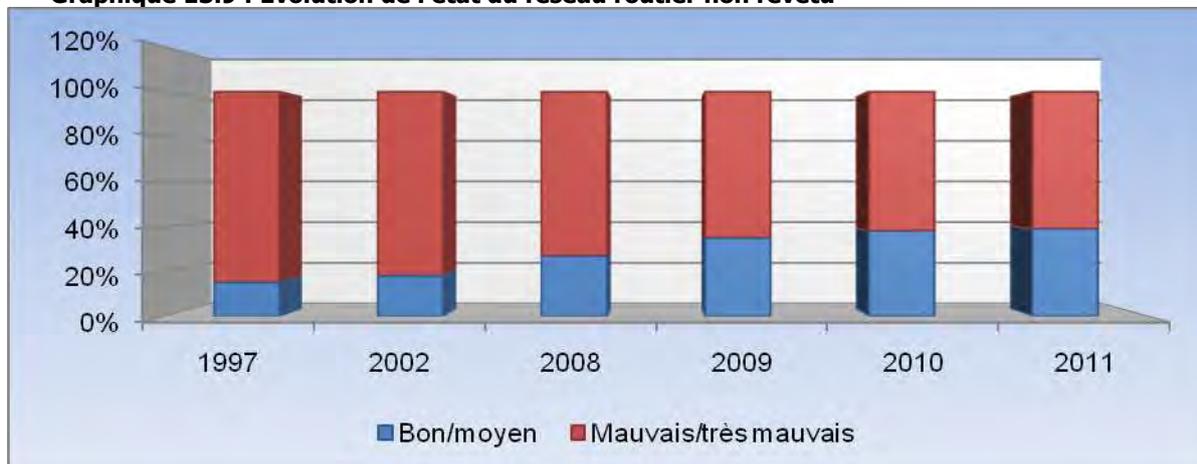
Graphique 13.8 : Evolution de l'état du réseau routier revêtu



Source : AGEROUTE

Pour les routes non revêtues, appelées aussi routes en terre, elles ont connu une inversion de leur tendance au raccourcissement enclenchée depuis au moins une dizaine d'année. Par ailleurs, l'état des routes non revêtues s'est légèrement amélioré en 2011. En effet, si en 2010, 3 620 km de routes en terre étaient qualifiées de « bon/moyen », soit 38,2% de la longueur totale des routes non revêtues, en 2011, 3 800 km de routes en terre le sont, soit 39,4% de la longueur totale des routes non revêtues -.

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

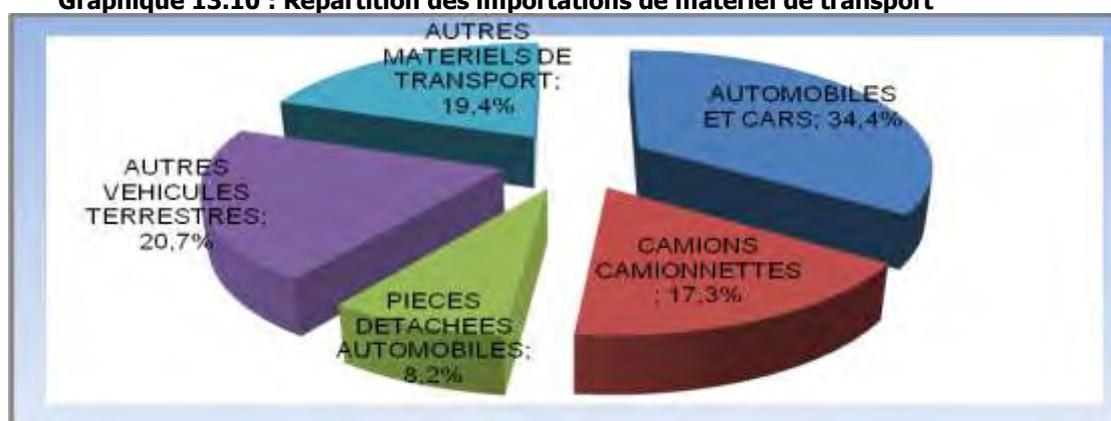


Source : AGEROUTE

XIII.4.2. IMPORTATIONS DE VEHICULES

La valeur des importations de matériels de transport a progressé de 18,7%, passant de 174 milliards en 2010 à 206 milliards en 2011. Par ailleurs, les importations de matériel de transport et pièces détachées automobiles ont représenté 8,1% du total des importations, contre 7,9% en 2010. Les « automobiles et cars » ont la part la plus élevée dans les importations de matériels de transport (34,4%), suivis des « autres véhicules » (20,7%), des « autres matériels de transport » (19,4%), des « camions et camionnettes » (17,3%) et des « pièces détachées automobiles » (8,2%). En outre, une baisse des importations de « pièces détachées automobiles » (-16,6%) est enregistrée en 2011.

Graphique 13.10 : Répartition des importations de matériel de transport



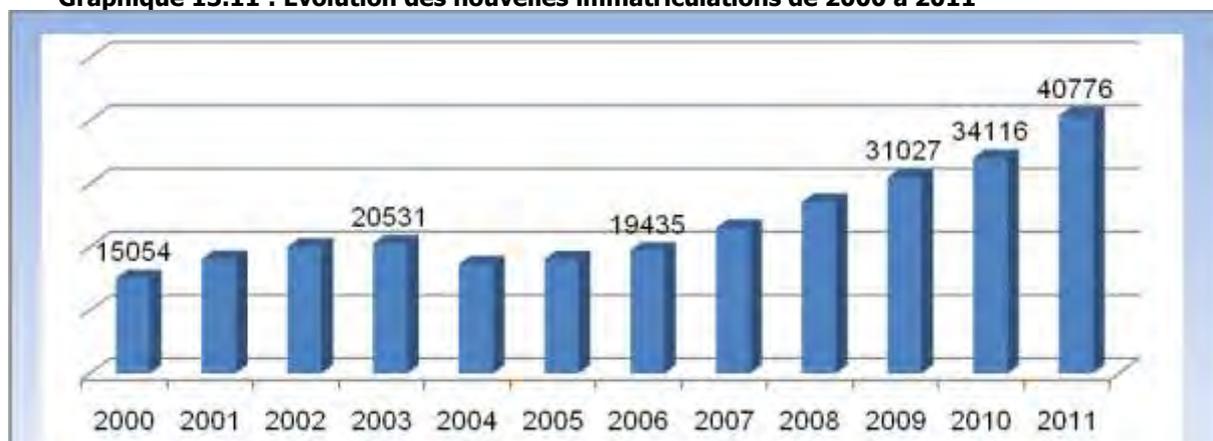
Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.4.3. PARC AUTOMOBILE

XIII.4.3.1. Répartition du parc automobile par date d'immatriculation

De 34 116 en 2010, les nouvelles immatriculations de voitures se sont établies à 40 776 en 2011, soit une progression de 19,5%.

Graphique 13.11 : Evolution des nouvelles immatriculations de 2000 à 2011

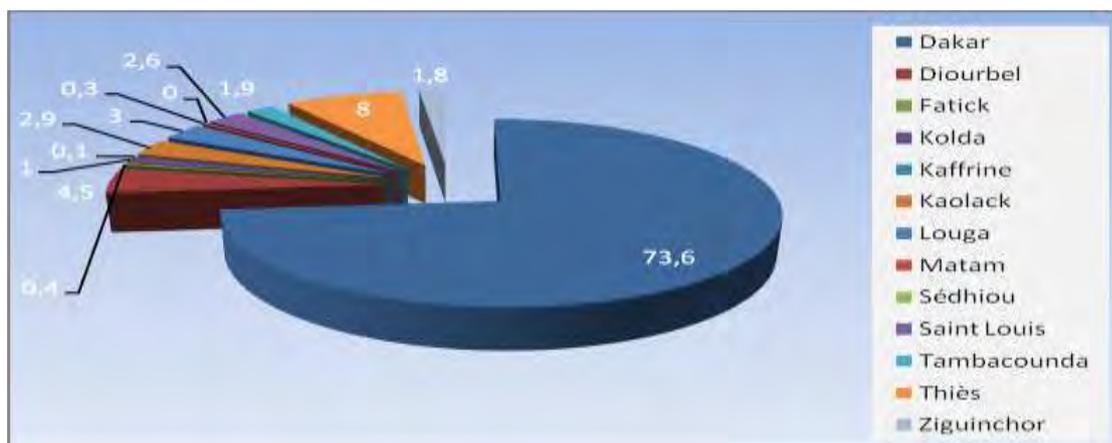


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.4.3.2. Répartition du parc automobile par région

Après une croissance de 12,6%, le parc automobile national a progressé de 6,6% en 2011, passant de 326 352 véhicules en 2010 à 347 901 en 2011. La répartition de ces véhicules sur le territoire national demeure inégalitaire. En effet, 73,6% des véhicules du parc automobile national restent concentrés à Dakar. Viennent ensuite, successivement, les régions de Thiès (8,0%), de Diourbel (4,5%), de Louga (3,0%) et de Kaolack (2,9%). Les régions les moins loties sont les régions de Sédhiou (0,0%), de Kaffrine (0,1%), de Matam (0,3%) et de Fatick (0,4%).

Graphique 13.12 : Répartition du parc automobile par région en 2011

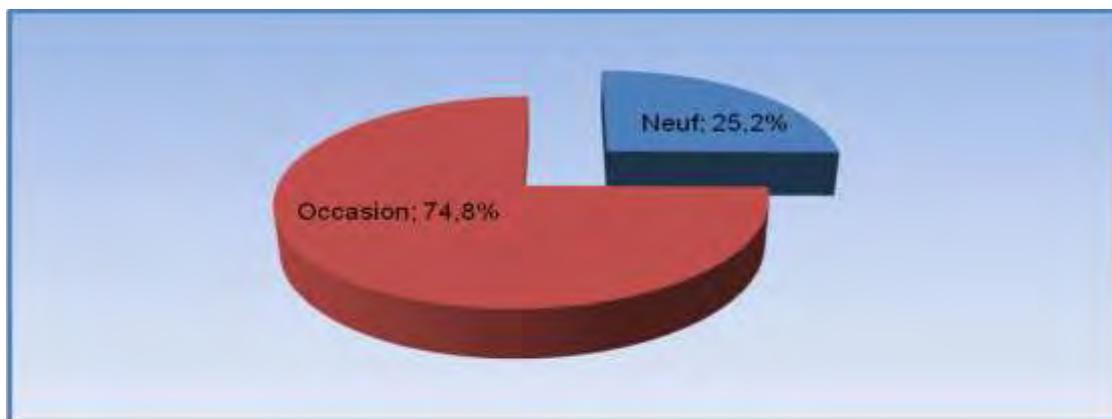


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.4.3.3. Etat et moyenne d'âge des véhicules

Le parc automobile national est constitué, dans sa grande majorité, de véhicules d'occasion. En effet, seul un véhicule sur quatre (25,2%) du parc est acquis neuf en 2011 contre 23,2% en 2010. L'âge moyen des véhicules d'occasion est de 11 ans en 2011, contre 10 ans en 2010 alors que l'âge moyen des véhicules acquis neufs est de 4 ans en 2011, contre 6 ans en 2010.

Graphique 13.13 : Etat du parc automobile en 2011



Source : Direction des Transports Terrestres

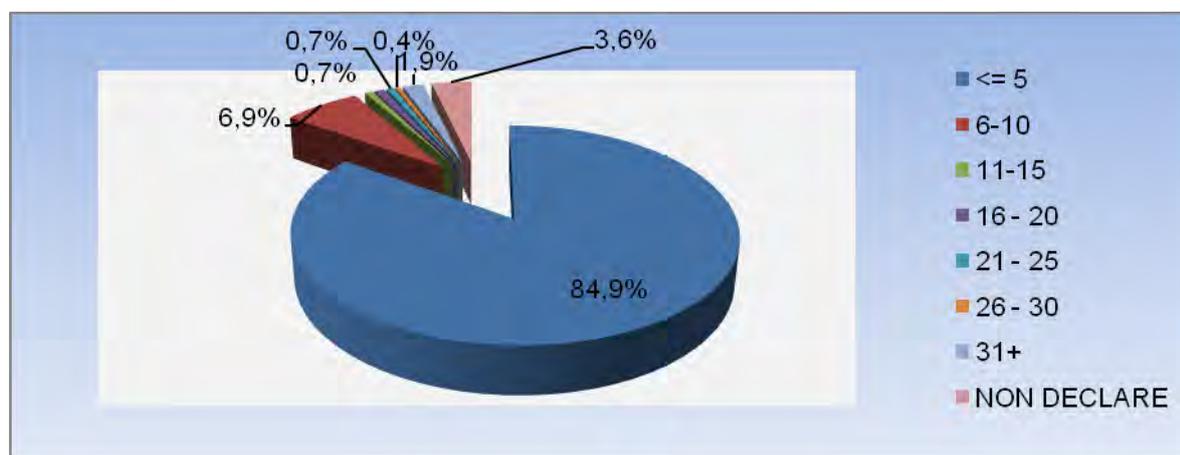
XIII.4.3.4. Répartition du parc automobile selon la marque

Les voitures de marques françaises demeurent les plus fréquentes du parc, avec 40,8%. Les marques japonaises viennent en deuxième position avec 22,5% du parc.. L'Allemagne arrive en troisième position avec 16,0% du parc.

XIII.4.3.5. Répartition du parc automobile selon les places assises

La plupart des véhicules du parc sont à faible nombre de places assises. En effet, plus de 1/5 des véhicules disposent d'au plus 5 places assises. Cette situation combinée à l'étroussure du réseau mentionnée ci-avant pose, en particulier, des problèmes de mobilité. Néanmoins, le développement actuel des transports en commun urbain, notamment à Dakar, pourrait aider à corriger ces lacunes.

Graphique 13.14 : Répartition du Parc selon le nombre de places assises en 2011

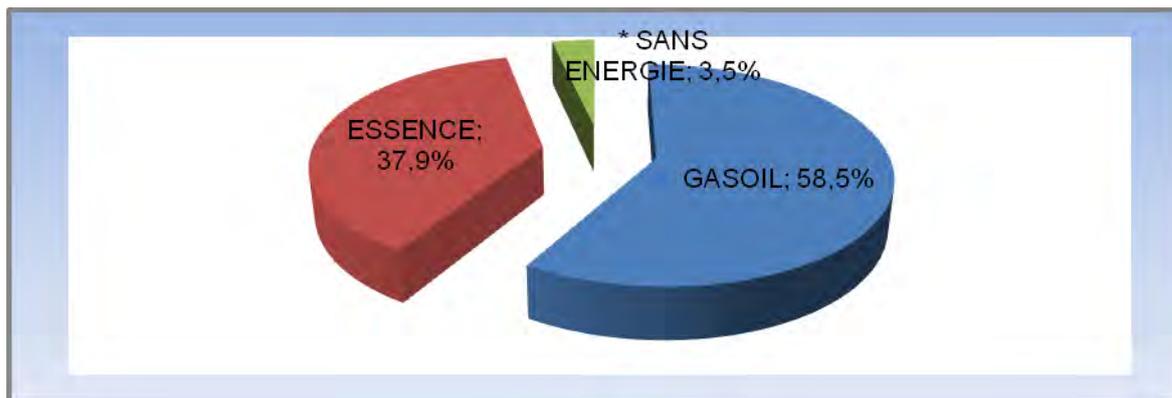


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.4.3.6. Répartition des véhicules selon la source d'énergie

Le gasoil demeure la source d'énergie la plus utilisée en 2011. En effet, 58,5% des véhicules du parc automobile utilisent le gasoil comme carburant, contre 37,9% pour l'essence. En 2010, ces pourcentages étaient respectivement de 58,7% et 37,9%. Par ailleurs, les véhicules sans énergies (remorques et semi remorque) représentent 3,5% du parc.

Graphique 13.15 : Répartition du Parc selon la source d'énergie en 2011

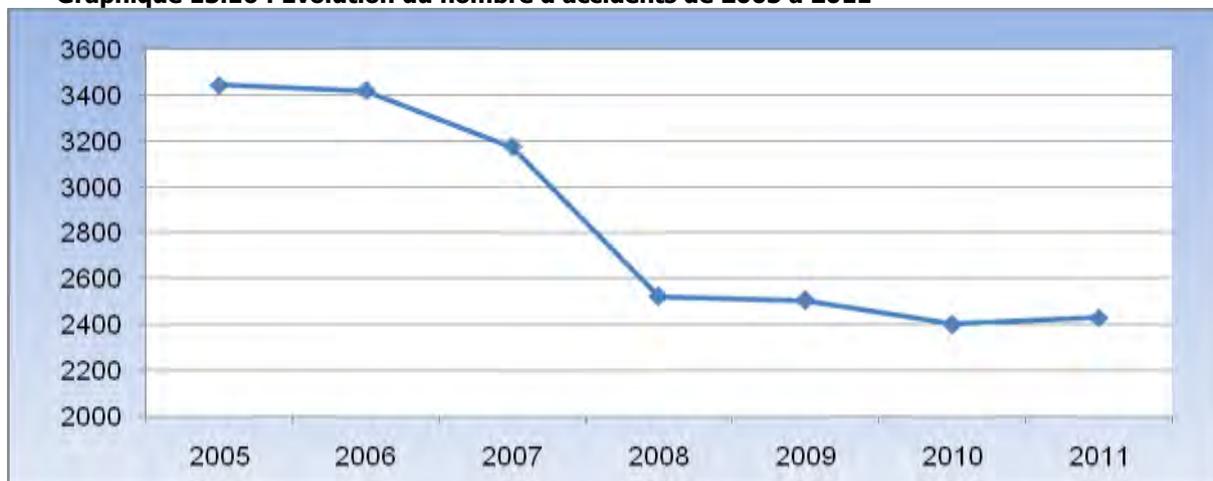


* Sans Energie : Remorque-Semi remorque
 Source : Direction des Transports Terrestres.

XIII.4.4. SECURITE ROUTIERE

Le Sénégal, à l'instar de la communauté internationale, a procédé au lancement du programme national de la décennie d'actions pour la sécurité routière 2011-2020. En **baisse depuis plusieurs années, le nombre d'accidents a enregistré une progression** de 1,2% en 2011. En effet, de 2 402 en 2010, les accidents se sont établis à 2 431 en 2011. Malgré cette inversion de la tendance, les accidents restent inférieurs à la moyenne sur les 6 dernières années qui s'élève à 2 843.

Graphique 13.16 : Evolution du nombre d'accidents de 2005 à 2011

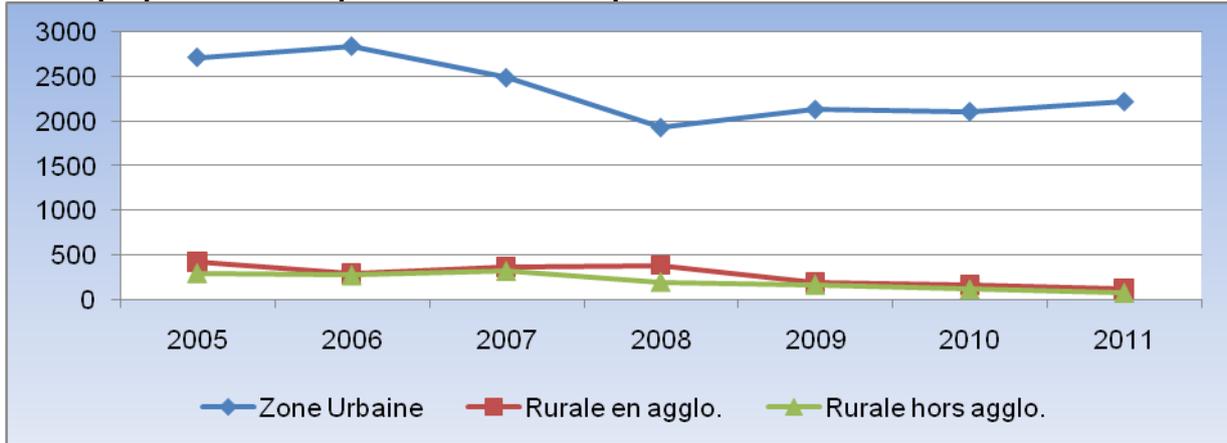


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.4.4.1. Accidents par zone de circulation

Suivant les zones de circulation, la « zone urbaine » a enregistré le plus grand **nombre d'accidents (91,3%), suivie de la « zone rurale en agglomération » (5,1%)** et de la « zone rurale hors agglomération » (3,4%). Ainsi, la progression des accidents résulte de ceux enregistrés en « zone urbaine » (+5,3%). Elle a été modérée par le recul enregistré en « zone rurale en agglomération » (-27,9%) et en « zone rurale hors agglomération » (-32,8%).

Graphique 13.17 : Récapitulatif des accidents par zone de 2005 à 2011

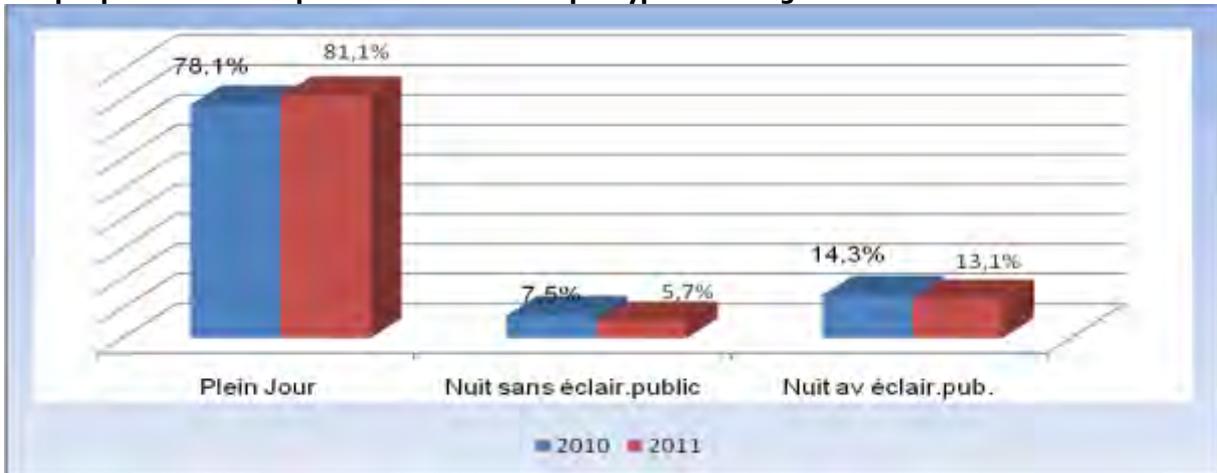


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.4.4.2. Accidents par type d'éclairage

En 2011, 81,1% des accidents se sont produits en « plein jour », contre 78,1% en 2010. Viennent ensuite les accidents qui se sont déroulés durant la « nuit avec éclairage public » (13,1% en 2011 contre 14,3% en 2010) et ceux qui se sont produits durant la « nuit sans éclairage public » (5,7% en 2011 contre 7,5% en 2010).

Graphique 13.18 : Récapitulatif des accidents par type d'éclairage



Source : Direction des Transports Terrestres

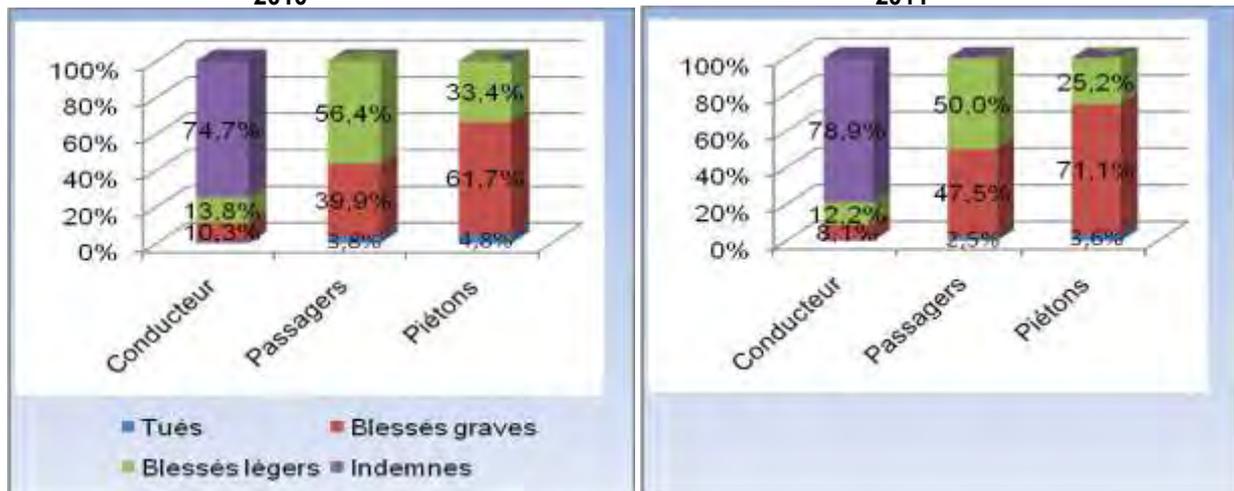
XIII.4.4.3. Accidents par personnes impliquées

Les accidents de la route ont concerné, en 2011, 5 955 personnes, contre 6 009 en 2010, soit une baisse de 0,9%, imputable à la réduction du nombre de personnes tuées (-30,7%) et de « blessés légers » (-19,8%). Cette évolution a été atténuée par la progression des « indemnes » (+8,5%) et des « blessés graves » (+7,3%).

Par ailleurs, au niveau des conducteurs impliqués, 78,9% sont sortis « indemnes » des accidents en 2011 (74,7% en 2010), 12,2% ont été « légèrement blessés » (13,8% en 2010), 8,1% ont été « gravement blessés » (10,3% en 2010) et 0,8% ont

été tués en 2011 (1,2% en 2010). Quant aux passagers, 50,0% ont été « légèrement blessés » (56,4% en 2010), 47,5% ont été « gravement blessés » (39,9% en 2010) et 2,5% ont été tués en 2011 (3,8% en 2010). Au niveau des piétons, 71,1% ont été « gravement blessés » (61,7% en 2010), 25,2% ont été « légèrement blessés » (33,4% en 2010) et 3,6% ont été tués en 2011 (4,8% en 2010).

Graphique 13.19 : Récapitulatif des accidents par personnes impliquées
2010 2011



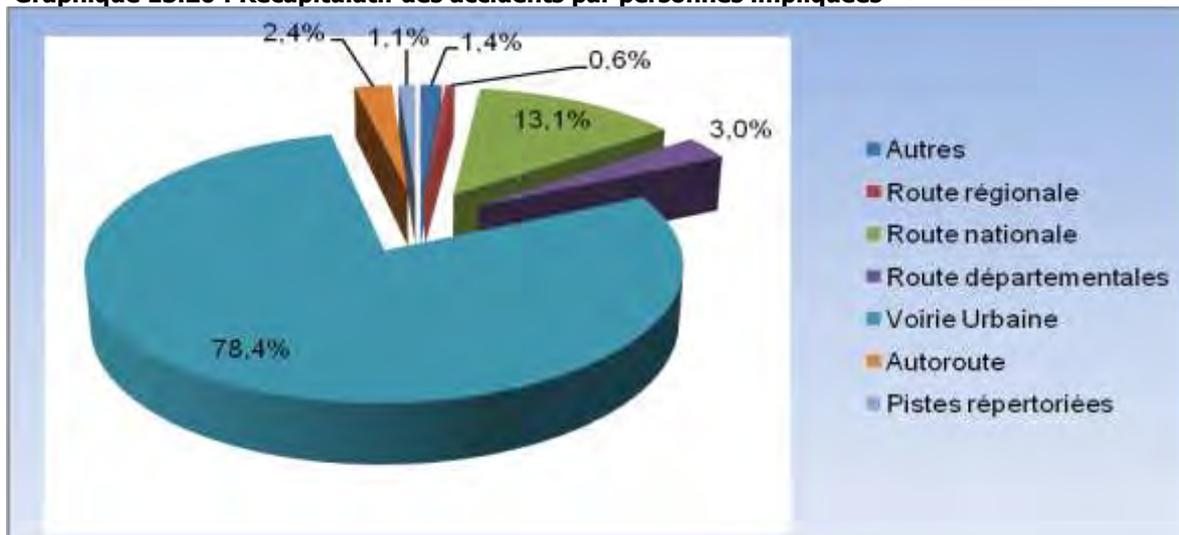
Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.4.4.4. Accidents par classe de route

Les voiries urbaines sont les classes de route les plus touchées par les accidents (78,4%). Elles sont suivies des routes nationales (13,1%), des routes départementales (3,0%) et des autoroutes (2,4%). Les routes régionales (0,6%) et les pistes répertoriées (1,1%) ont été relativement les moins touchées par les accidents en 2011.

En 2011, les autoroutes (+11,5%), les pistes répertoriées (+18,2) et les voiries urbaines (+4,6%) ont enregistré une progression du nombre d'accidents. En revanche, un fléchissement est noté au niveau des routes régionales (-12,5%), des routes départementales (-9,8%) et des routes nationales (-10,4%).

Graphique 13.20 : Récapitulatif des accidents par personnes impliquées

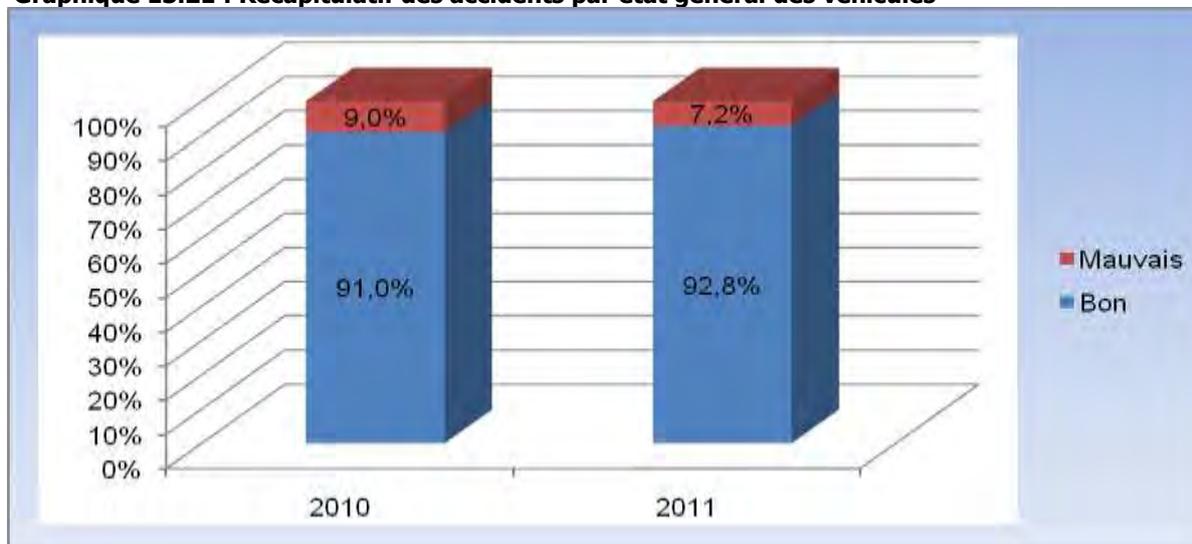


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.4.4.5. Accidents par type et état des véhicules impliqués

En 2011, les accidents de la circulation ont concerné 3 230 véhicules, contre 3 133 en 2010, soit une progression de 3,1%. Sur l'ensemble des véhicules concernés par les accidents en 2011, 7,2% sont en « mauvais état » et 92,8% sont en « bon état ». En 2010, ces pourcentages étaient respectivement de 9,0% et de 91,0%.

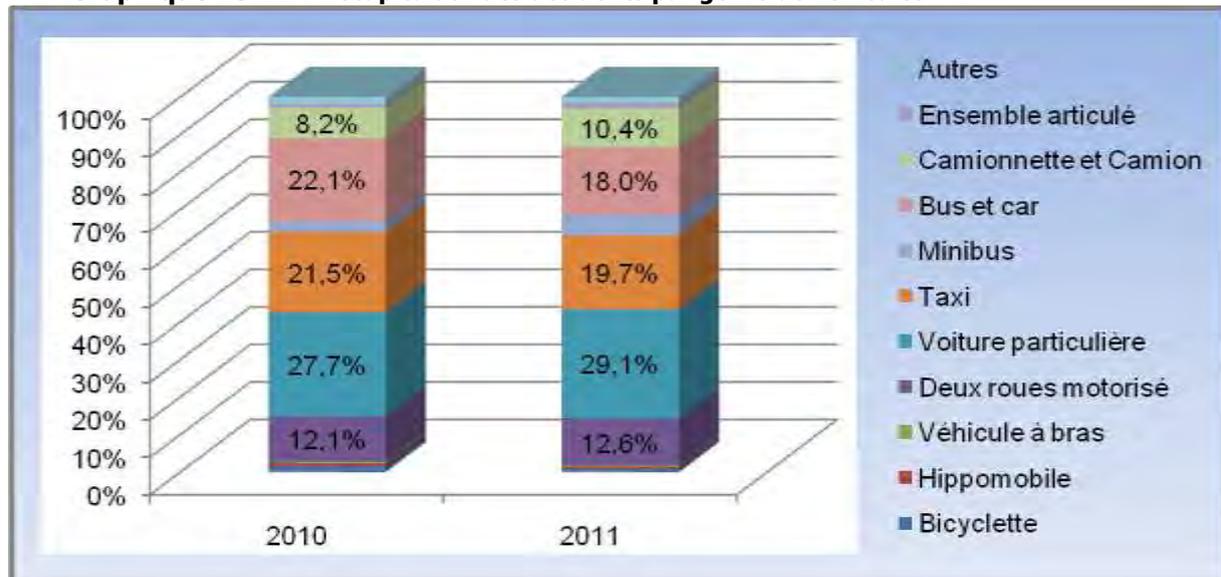
Graphique 13.21 : Récapitulatif des accidents par état général des véhicules



Source : Direction des Transports Terrestres

Au cours de l'année 2011, les « voitures particulières » ont été les plus impliquées dans les accidents de la circulation (29,1%). Elles sont suivies des « bus et car » (22,1%), des « taxis » (21,5%), des « deux roues motorisées » (12,1%) et des « camions et camionnettes » (8,2%). Cette classification des véhicules impliqués dans les accidents était la même en 2010.

Graphique 13.22 : Récapitulatif des accidents par genre de véhicules



Source : Direction des Transports Terrestres

Conclusion

Conscient du rôle incontournable d'un réseau de transport performant dans l'amélioration de la croissance économique et de la condition de vie des ménages, l'Etat sénégalais a entrepris un certain nombre de politiques visant à rendre plus fluide la mobilité des personnes et des biens.

Ces mesures basées sur des investissements massifs dans les infrastructures et les services de transports n'ont pas toujours produit les résultats escomptés. Au niveau du sous-secteur du transport aérien national, un ralentissement de l'activité a caractérisé l'année 2011, notamment en ce qui concerne le mouvement d'aéronefs, nonobstant le regain d'activité au niveau de l'aérodrome de Ziguinchor. Au titre du transport ferroviaire, le trafic de marchandises assuré par la société TRANSRAIL SA a enregistré un fléchissement. Le service de transport de personnes fourni par le Petit Train Bleu a connu son niveau le plus bas sur la dernière décennie.

Toutefois, le transport maritime a enregistré une redynamisation en 2011. Le trafic de marchandises a atteint un niveau record sur les dix dernières années, imputable à la hausse combinée des embarquements et débarquements de marchandises. Le transit de marchandises, constitué essentiellement du transit malien, a enregistré un accroissement. Les mouvements de navires ont également progressé.

Au niveau du transport routier, le réseau est marqué par la construction et la réhabilitation des infrastructures qui ont permis son extension et une amélioration de

son état. Les importations de véhicules ont crû et celles des pièces détachées automobiles ont reculé. Le parc automobile, constitué pour l'essentiel de véhicules d'occasion, est dominé par les marques françaises, japonaises et allemandes.

La sécurité routière s'est dégradée en 2011, au regard de la hausse des accidents qui étaient en baisse depuis plusieurs années, sous l'effet de la progression de ceux enregistrés en zone urbaine. En outre, les voitures particulières sont restées les plus exposées aux accidents au cours de l'année sous revue ainsi que celles en bon état.