

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 2012



MAI 2015

Directeur Général, Directeur de publication
Aboubacar Sédikh BEYE

Directeur Général Adjoint	Mamadou Falou MBENGUE
Directeur des Statistiques Economiques et de la Comptabilité Nationale	Mbaye FAYE
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 P.I.	Djibril Oumar LY
Agent Comptable Particulier (ACP)	Alpha Amar NIANG
Chef de la Cellule de Programmation, d'Harmonisation, de Coordination Statistique et de Coopération Internationale P.I.	Mam Siga NDIAYE

COMITE DE LECTURE ET DE CORRECTION

Seckène SENE, Amadou FALL DIOUF, Mamadou BAH, Baba NDIAYE,
Mamadou DIENG, El Hadji Malick GUEYE, Alain François DIATTA

COMITE DE REDACTION

0. PRESENTATION DU PAYS	Amadou FALL DIOUF
1. DEMOGRAPHIE	Mahmouh DIOUF
2. MIGRATION INTERNATIONALE	Awa CISSOKO
3. EDUCATION	Adjibou Oppa BARRY
4. EMPLOI	Serge MANEL et Jean Rodrigue MALOU
5. SANTE	Atoumane FALL et Abdoulaye FAYE
6. JUSTICE	Jean Pierre Diamane BAHOM
7. ASSISTANCE SOCIALE	Ndèye Aïda FAYE
8. EAU ET ASSAINISSEMENT	Momath CISSE
9. AGRICULTURE	Fodé DIEME
10. ENVIRONNEMENT	Mamadou FAYE
11. ELEVAGE	Modou Ndour FAYE
12. PECHE MARITIME	Mody DIOP
13. TRANSPORT	Bocar KA
14. TOURISME	Adama SECK
15. BTP	Fahd NDIAYE
16. PRODUCTION INDUSTRIELLE	Mamadou WONE et Maxime Bruno NAGNONHOU
17. INSTITUTIONS FINANCIERES	Malick DIOP
18. COMMERCE EXTERIEUR	El Hadj Oumar SENGHOR et Daouda BALLE
19. COMPTES ECONOMIQUES	Mamadou Ngalgou KANE et Adama SECK
20. PRIX A LA CONSOMMATION	El Hadji Malick CISSE et Baba NDIAYE
21. FINANCES PUBLIQUES	Madiaw DIBO

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE

Rocade Fann Bel-air Cerf-volant - Dakar. B.P. 116 Dakar R.P. - Sénégal

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

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

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

ISSN 0850-1491

Introduction

Le transport joue un rôle primordial dans tout processus de développement économique et social d'un pays en contribuant à l'élargissement du marché intérieur, l'expansion des échanges extérieurs et l'amélioration de l'accès aux infrastructures sociales de base ainsi que la mobilité des personnes et des biens.

Conscient de ce rôle d'appui à la production, le Gouvernement s'est fixé trois objectifs stratégiques sur la période 2013 -2017, à savoir :

- i. le développement des infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires et portuaires ;
- ii. le développement et la modernisation des services de transport ;
- iii. la promotion de la bonne gouvernance sectorielle, avec le renforcement de la sécurité routière, le pilotage du sous secteur **et l'élaboration d'un code des ports** ;

Sur le plan institutionnel, le secteur des transports est géré par trois ministères. Le Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a en charge le sous secteur des transports terrestres, le Ministère de la Pêche et des Affaires maritimes **s'occupe du transport maritime, tandis que le sous secteur des transports aériens est confié au Ministère du Tourisme et des Transports aériens.**

Ce chapitre présente la situation globale du secteur des transports et examine les différents sous-secteurs, à savoir, le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport maritime et le transport routier.

XIII.1. SITUATION GLOBALE DU SECTEUR

L'année 2012 a été marquée par la création de 38 entreprises dans le secteur des transports dont 28 dans le sous secteur des transports routiers de voyageurs, 7 dans les transports routiers de marchandises et 3 dans les auxiliaires de transports. Ainsi, **92% des créations d'entreprises dans le secteur ont concerné le sous secteur des transports routiers.** Par ailleurs, les entreprises de transports du secteur moderne⁴⁴ ont totalisé un chiffre d'affaire de **423,3 milliards de FCFA en 2012, contre 399,0 milliards en 2011, soit une hausse de 6,1%.** La contribution du secteur dans le produit intérieur brut du Sénégal s'est établie à **3,9% en 2012, contre 4,0% en 2011, soit une baisse de 0,1 point.** Les prix des services de transports ont enregistré une **hausse de 1,8% en 2012, comparativement à l'année 2011, consécutive à celle des prix des carburants et lubrifiants (+2,8%) et des tarifs du transport routier de passagers (+2,0%).**

XIII.2. TRANSPORT AERIEN

Cette partie examine le réseau, le trafic national et le trafic international des aéroports et de l'aéroport Léopold Sédar Senghor.

XIII.2.1. RESEAU

Le réseau aérien sénégalais est composé d'un aéroport de classe internationale (aéroport international Léopold Sédar Senghor de Dakar) et de plusieurs aéroports civils et militaires.

XIII.2.2. TRAFIC NATIONAL

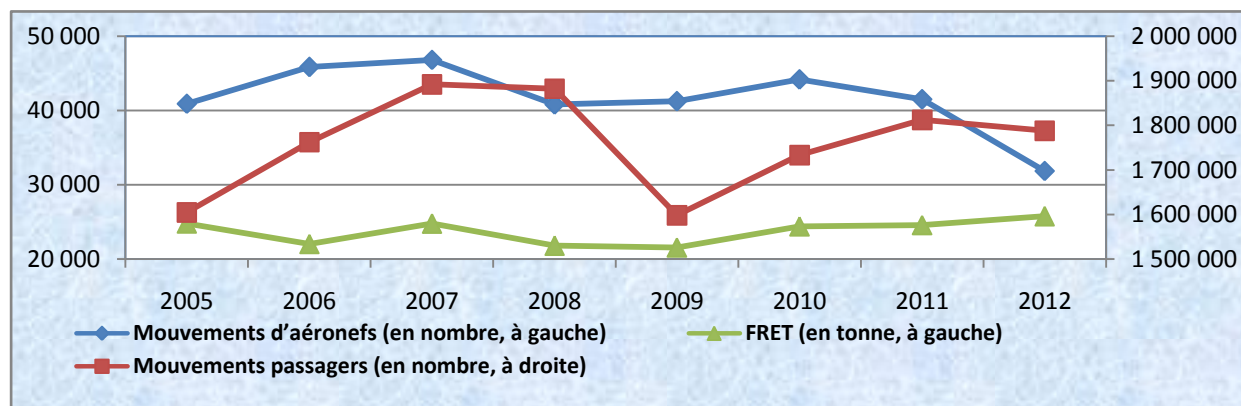
Les données du trafic aérien concernent l'aéroport international Léopold Sédar Senghor (LSS) de Dakar (88,2% des mouvements d'aéronefs, 96,9% des mouvements de passagers et 98,4% du fret total) et les principaux aéroports bénéficiant d'une protection de la navigation aérienne.

Les mouvements d'aéronefs sont passés de 41 505 en 2011 à 31 886 en 2012, soit un recul de 23,2%. Aussi, les mouvements de passagers se sont-ils repliés de 1,4%, passant de 1 812 489 en 2011 à 1 787 943 en 2012, sous l'effet de la diminution des arrivées (-1.5%) et des transits directs (-0,7%). En revanche, le nombre de départ est demeuré stable entre 2011 et 2012.

⁴⁴ Entreprises enregistrées au Centre Unique de Collecte de l'Information (CUCI) c'est-à-dire celle ayant déposé au moins une fois leur état financier à l'ANSD.

Au titre du fret, la dynamique de croissance observée en 2010 et 2011 s'est poursuivie en 2012. En effet, de 24.593 tonnes en 2011, le volume de marchandises transportées est passé à 25.773 tonnes, soit une croissance de 4,8% résultant des hausses de marchandises débarquées (+6,0%) et de marchandises embarquées (+2,9%).

Graphique 13.1 : Trafic aérien national sur la période 2005-2012



Source : Agence des Aéroports du Sénégal

XIII.2.2.1. Trafic à l'aéroport Léopold Sédar Senghor de Dakar

Les mouvements **d'aéronefs** se sont repliés de 19,2% à l'aéroport Léopold Sédar Senghor, passant de 34 792 en 2011 à 28 115 en 2012. Le mouvement de passagers a enregistré une baisse de 5,7%, passant de 1 838 190 en 2011 à 1 732 687 en 2012. Le volume de marchandises transportées a progressé de 3,3%, passant de 24 541 tonnes en 2011 à 25 361 tonnes en 2012, sous l'effet de l'accroissement des marchandises embarquées (+8,4%). Cette évolution a été atténuée par la baisse des marchandises débarquées (-2,3%).

XIII.2.2.2. 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.

Les **mouvements d'aéronefs au niveau de l'aérodrome de Saint-Louis** se sont établis à 765 en 2012, contre 667 en 2011, soit une hausse de 14,7%. Toutefois, le nombre de passagers **s'est replié de 14,8%**, du fait de la chute des transits directs (-41,5%) atténuée par les hausses du nombre de départs (+1,4%) et d'arrivées (+2,3%).

Les **mouvements d'aéronefs à l'aérodrome de Tambacounda** ont chuté de 19,6% pour **s'établir à 144 en 2012**. Le nombre de passagers s'est fixé à 776 en 2012 contre 907 en 2011, soit une baisse de 14,4%, imputable à la chute combinée des arrivées (-24,9%) et des transits directs (-66,7%).

Au niveau de **l'aérodrome de Ziguinchor**, le trafic d'aéronefs a enregistré un **ralentissement** lié à la réduction du nombre de mouvements d'aéronefs, passé de 2 722 en 2011 à 1 922 en 2012. En revanche, le nombre de passagers a augmenté de 20,8%, pour **s'établir à 42 264 en 2012**, sous l'effet de **l'accroissement des arrivées** (+19,7%), des départs (+19,7%) et du transit. Le fret a progressé de 0,2%, passant de 411 tonnes en 2011 à 412 tonnes en 2012, du fait de la hausse des marchandises embarquées (+4,6%).

Les mouvements d'aéronefs à l'aérodrome de Cap Skiring ont chuté de 11,6% en 2012 pour se retrouver à 940. Le nombre de passagers s'est établi à 21 343 en 2012 contre 23 036 en 2011, soit une baisse de 7,3%, liée notamment à la réduction des arrivées (-11,7%) et des départs (-10,2%).

XIII.3. 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.

XIII.3.1. RESEAU

La longueur de l'ensemble des voies principales de l'ex-SNCFS s'élève à 906 km composés de : (i) 70 km de voie double entre Dakar et Thiès ; (ii) 574 km de ligne internationale entre Thiès et Kidira ; (iii) 193 km de ligne nationale entre Thiès et Saint Louis et (iv) 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.3.2. TRAFIC

Le **trafic de marchandises sur la ligne Dakar-Bamako** s'est élevé à 188 695 tonnes en 2011, contre 283 166 en 2012, soit une baisse de 33,4%, consécutive au recul des exportations de marchandises (-28,4%) et des importations (-52,9%).

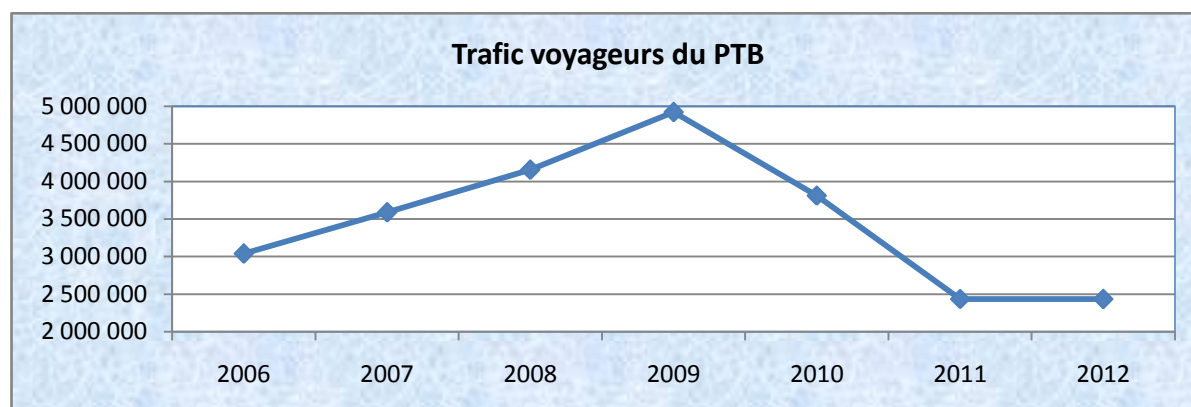
Graphique 13.2 : Trafic interne de marchandises (en tonnes)



Source: TRANSRAIL SA.

Le **trafic de voyageurs du PTB** a poursuivi sa tendance baissière entamée en 2010. Toutefois, le rythme baissier s’est ralenti de façon significative. En effet, d’une contraction de 30% en 2011, le nombre de passagers a quasi-stagné en 2012.

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



Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.4. 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.

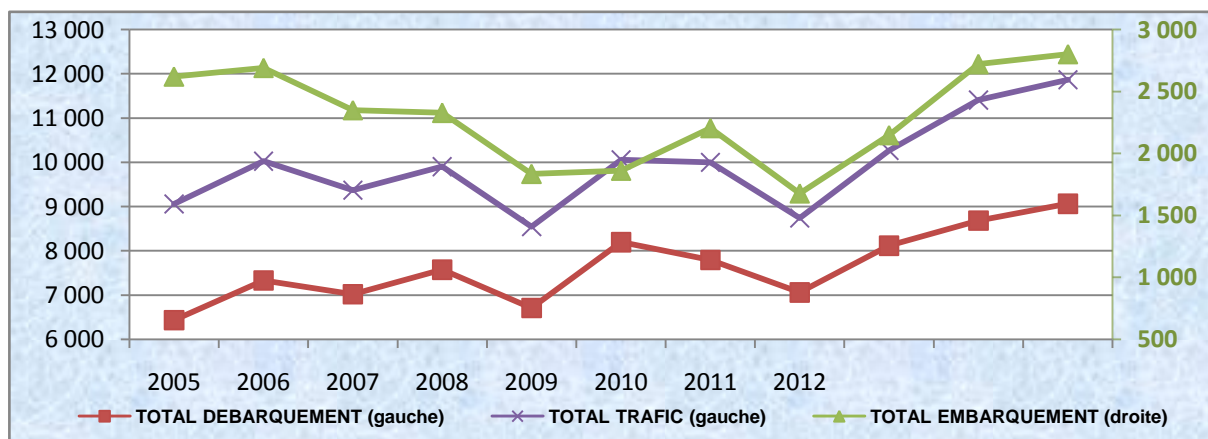
Pour des raisons d’indisponibilité de données sur les principaux ports secondaires du Sénégal, l’analyse se limitera au Port Autonome de Dakar.

XIII.4.1. TRAFIC DE MARCHANDISES

La tendance haussière du trafic de marchandises au Port Autonome de Dakar s’est poursuivie en 2012, pour la troisième année consécutive. Ainsi, le trafic global est passé de 11,4 millions de tonnes en 2011 à 11,9 millions de tonnes en 2012, soit une

progression de 4,0%, résultant de la hausse combinée des embarquements (+3,0%) et des débarquements (+4,4%). Avec un volume de 9,07 millions de tonnes en 2012, les marchandises débarquées ont représenté 76,4% du trafic.

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



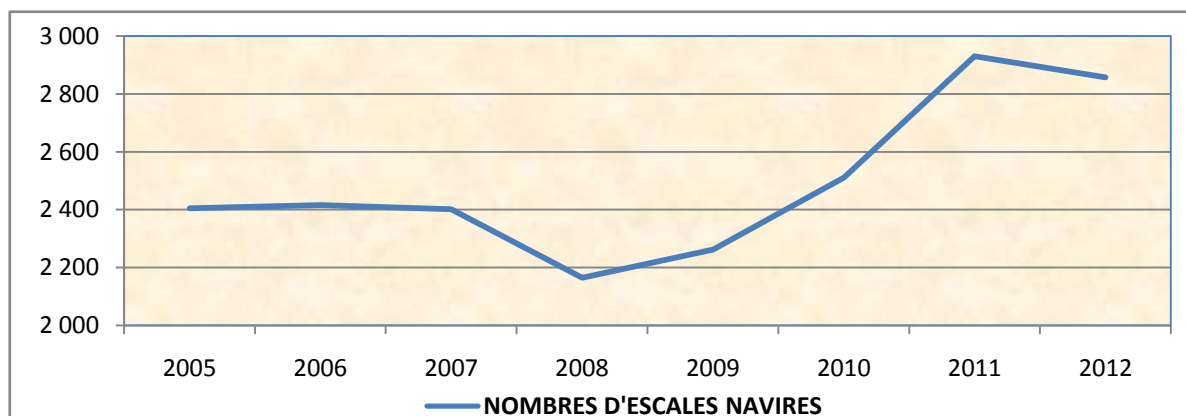
Source : Port Autonome de Dakar

A l’instar du trafic global, le volume des marchandises débarquées est dans une dynamique de croissance depuis 2010. Néanmoins, le taux de croissance a connu un ralentissement. En effet, de 15,0% en 2010, la progression des débarquements de marchandises est passée à 7,0% en 2011 avant de s’établir à 4,4% en 2012. Cette évolution est attribuable à la hausse des produits de la pêche (+37,5%), du pétrole brut (+18,8%) et des marchandises diverses (+19,7%), atténuée toutefois par la contraction du volume des hydrocarbures raffinés (-43,7%).

Le volume des marchandises embarquées au Port Autonome de Dakar s’est accru de 3,0% en 2012, sous l’effet de l’augmentation du volume de phosphates (+231,1%) et des marchandises diverses (+10,1), atténuée par le repli du volume des produits de la pêche (-0,8%). Au demeurant, le taux de croissance des embarquements est passé de 26,6% en 2011 à 3,0% en 2012, soit une baisse de 23,3 points.

XIII.4.2. MOUVEMENTS DE NAVIRES

Le nombre de navires en escale au Port Autonome de Dakar s’est établi à 2.858 en 2012, contre 2.931 en 2011, soit une baisse de 2,5%, liée à la diminution du nombre de tankers (-15,7%), de routiers (-8,5%) et de cargos (-3,3%). Cette évolution baissière a été atténuée par la hausse des Minéraliers (+17,1%), des croisières (+3,2%), des porte-conteneurs (1,7%) et des autres types de navires (+7,5%).

Graphique 13.5 : Evolution du nombre de navires en escale au PAD entre 2005-2012

Source : Port Autonome de Dakar.

XIII.5. TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier joue un rôle prépondérant dans le processus de développement socio économique et dans l'intégration nationale et sous régionale. En effet, il assure plus de 90 % des besoins de déplacements des personnes et des biens⁴⁵. Il occupe, en particulier, une place incontournable dans l'accès des populations aux services sociaux.

XIII.5.1. RESEAU

Le programme quinquennal de développement des infrastructures 2010-2015, estimé à 2 000 milliards de FCFA, prévoit la réalisation de plus de 80 projets structurants dont la réhabilitation de 4 015 km de routes et la construction de 1 520 km de nouvelles routes.

Ainsi, l'Etat du Sénégal a consenti d'importants efforts dans la réalisation d'infrastructures routières qui ont contribué à améliorer la mobilité urbaine à Dakar et dans les grandes villes, développer le transport inter urbain, faciliter les échanges entre les différentes localités du pays, désenclaver des zones à fortes potentialités agricoles. A cet égard, le portefeuille de l'AGERROUTE a permis en 2012 la mise en œuvre de quatorze (14) projets de Renforcement et /ou de construction d'axes routiers dont cinq (05) achevés et de neuf (09) projets de construction et/ou de renforcement d'ouvrages d'art (OA) dont deux (02) achevés. L'exécution des travaux routiers a permis de réaliser 325 km de routes revêtues dont 120 km construites et 205 km réhabilitées, pour un montant global de 109,7 milliards de FCFA. Par ailleurs, 85 km de pistes de productions et deux (02) ponts (Fanaye et Katakalousse) ont été achevés en 2012.

⁴⁵ www.ageroute.sn

XIII.5.1.1. 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.

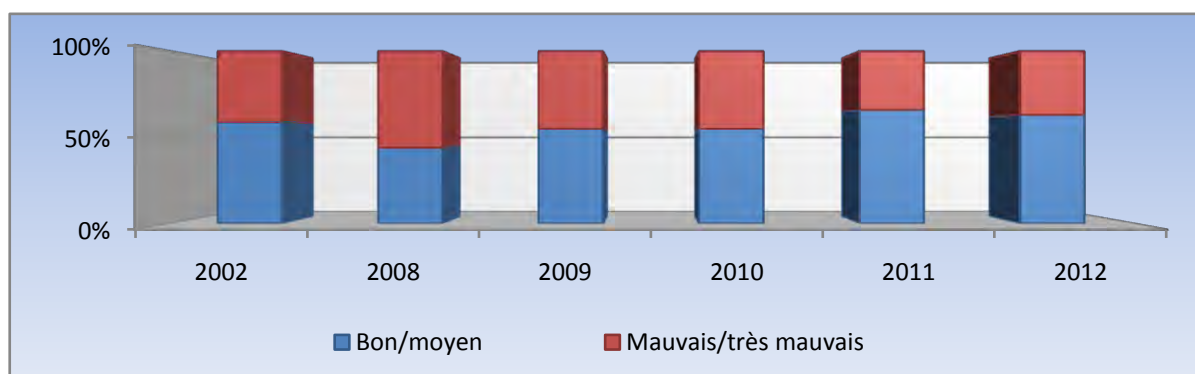
Le reste du réseau constitue le réseau non classé.

XIII.5.1.2. 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 15.200 km en 2012.

La longueur des routes revêtues s'est accrues de 2,3% entre 2011 et 2012. Toutefois, l'état des routes revêtues s'est dégradé en 2012. En effet, de 66% en 2011, le pourcentage des routes en état « bon/moyen » sur les routes revêtues est tombé à 63% en 2012, soit une baisse de trois points.

Graphique 13.6 : Evolution de l'état du réseau routier revêtu

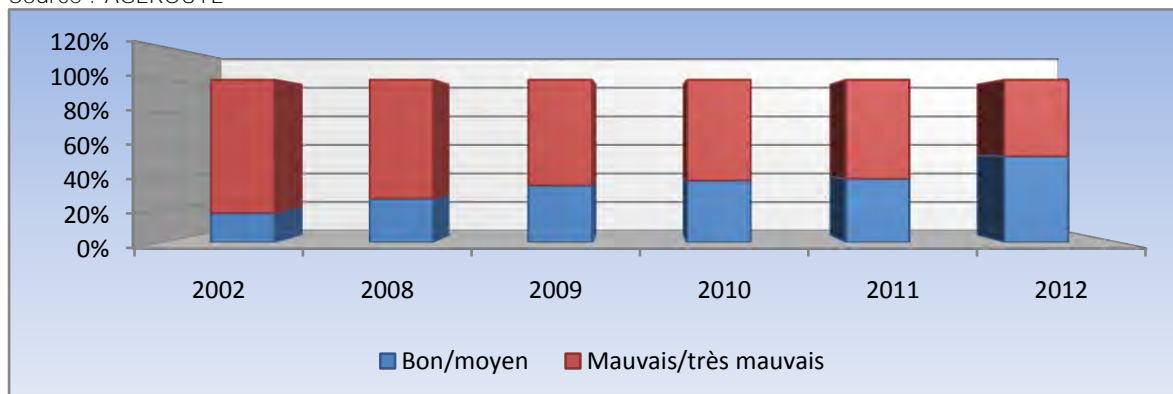


Source : AGEROUTE

Pour les routes non revêtues, appelées aussi routes en terre, elles ont connu un **accroissement de 1,3% entre 2011 et 2012**. Cette hausse s'est accompagnée d'une amélioration de la qualité du réseau dont le pourcentage qualifié de « bon/moyen » est passé de 39% en 2011 à 53% en 2012, soit un bond de 13 points.

Graphique 13.7 : Evolution de l'état du réseau routier non revêtu

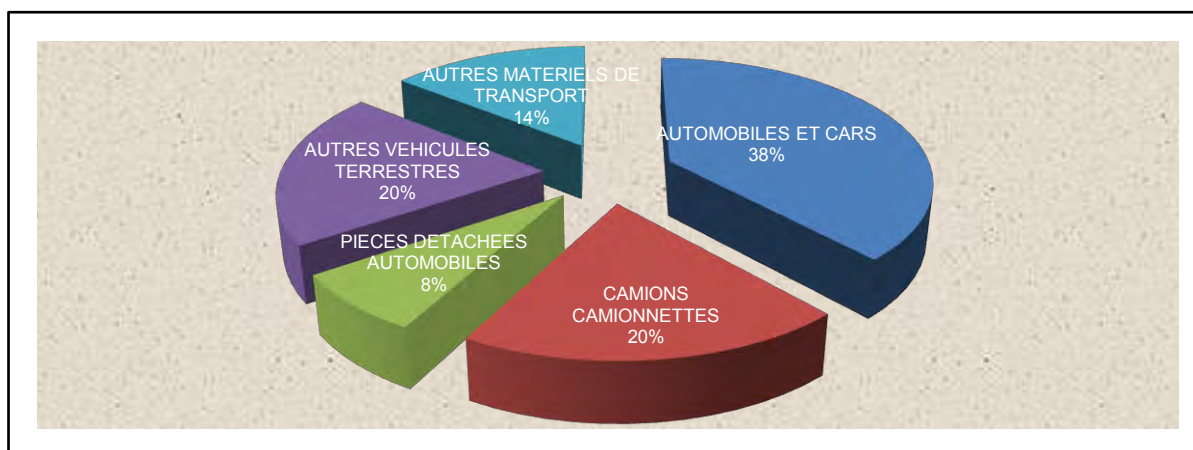
Source : AGEROUTE



XIII.5.2. IMPORTATIONS DE VEHICULES

La valeur des importations de matériels de transport a progressé de 14,9%, passant de 204 milliards en 2011 à 234 milliards en 2012. Par ailleurs, les importations de matériel de transport et pièces détachées automobiles ont représenté 14% du total des importations, contre 8,1% en 2011. Les « automobiles et cars » ont la part la plus élevée dans les importations de matériels de transport (38%), suivis des « autres véhicules » (20,7%), des « autres matériels de transport » (19,4%), des « camions et camionnettes » (20%) et des « pièces détachées automobiles » (8%). En outre, une baisse des importations de « pièces détachées automobiles » (-6,4%) est enregistrée en 2012.

Graphique 13.8 : Répartition des importations de matériel de transport



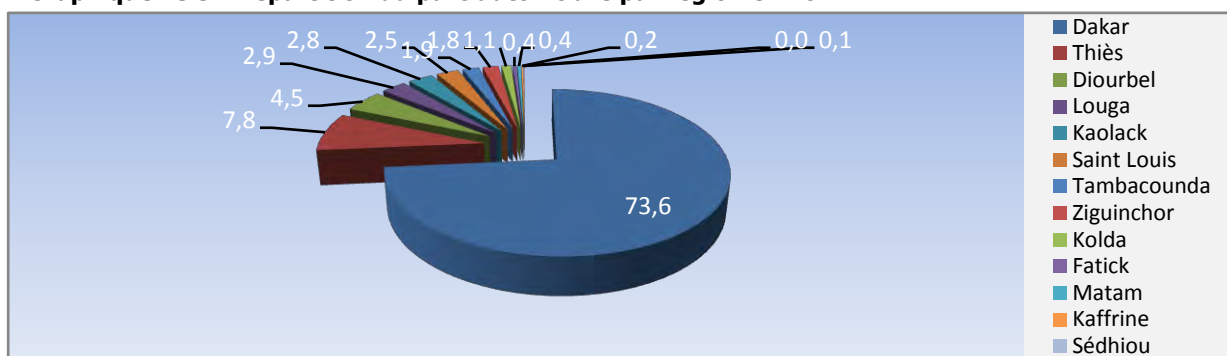
Source : ANSD

XIII.5.3. PARC AUTOMOBILE

XIII.5.3.1. Répartition du parc automobile par région

Le parc automobile national a progressé de 7,3% en 2012 contre 6,6% en 2011. Ainsi le nombre de véhicules est passé de 347.901 en 2011 à 374.384 en 2012. 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 (7,8%), de Diourbel (4,5%), de Louga (2,9%) et de Kaolack (2,8%). Les régions les moins loties sont les régions de Sédhiou (0,0%), de Kaffrine (0,2%), de Matam (0,4%) et de Fatick (0,4%).

Graphique 13.9 : Répartition du parc automobile par région en 2012

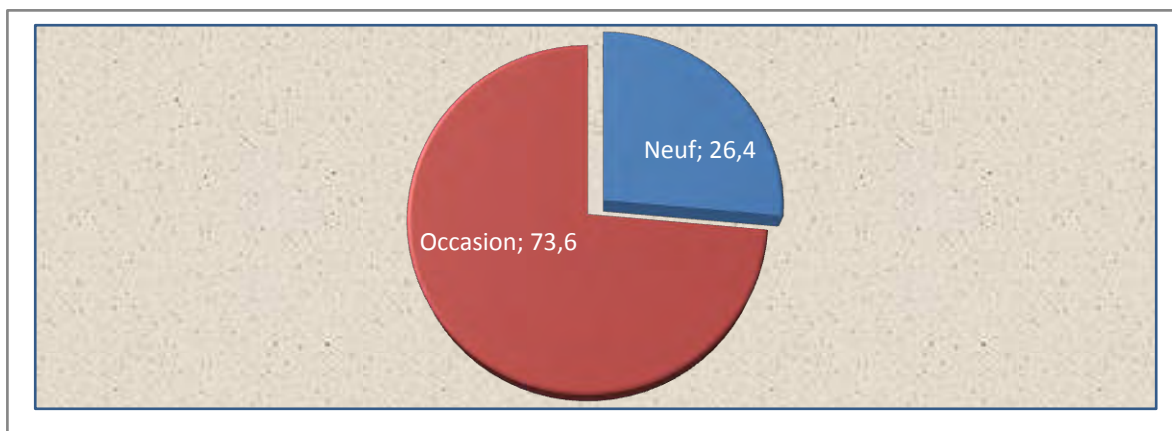


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.5.3.2. Etat et moyenne d'âge des véhicules

Le parc automobile national est constitué, dans sa grande majorité, de véhicules d'occasion. En effet, seul 26,4% des véhicules sont neufs en 2012. Toutefois, le pourcentage de véhicules neufs est en progression régulière ces trois dernières années. Ainsi, il est passé de 25,1% en 2011 à 26,4% en 2012.

Graphique 13.10 : Etat du parc automobile en 2012

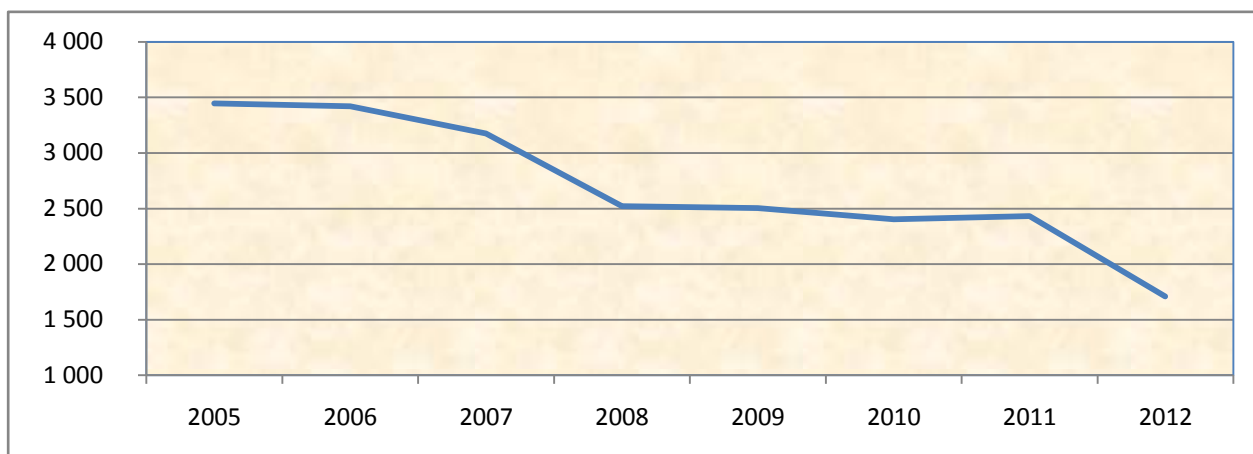


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.5.4. 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. Après une hausse de 1,2% en 2011, le nombre d'accidents a enregistré une régression de 28,7% en 2012. En effet, de 2.431 en 2011, le nombre d'accidents s'est établi à 1.708 en 2012. A ce titre, l'année 2012 correspond à celle où il a été enregistré le moins d'accidents sur les sept dernières années.

Graphique 13.11 : Evolution du nombre d'accidents de 2005 à 2012

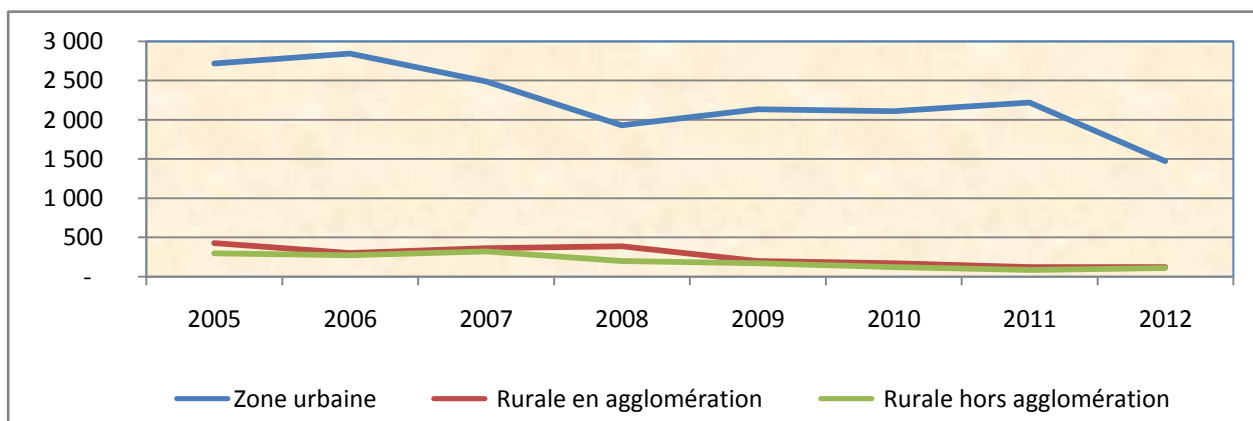


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.5.4.1. Accidents par zone de circulation

Suivant les zones de circulation, la « zone urbaine » a enregistré le plus grand nombre d'accidents (86,3%), suivie de la « zone rurale en agglomération » (7,2%) et de la « zone rurale hors agglomération » (6,5%). La régression des accidents résulte de ceux enregistrés en « zone urbaine » (-38,7%). Elle a été atténuée par la hausse enregistrée en « zone rurale hors agglomération » (-11,9%).

Graphique 13.12 : Récapitulatif des accidents par zone de 2005 à 2012



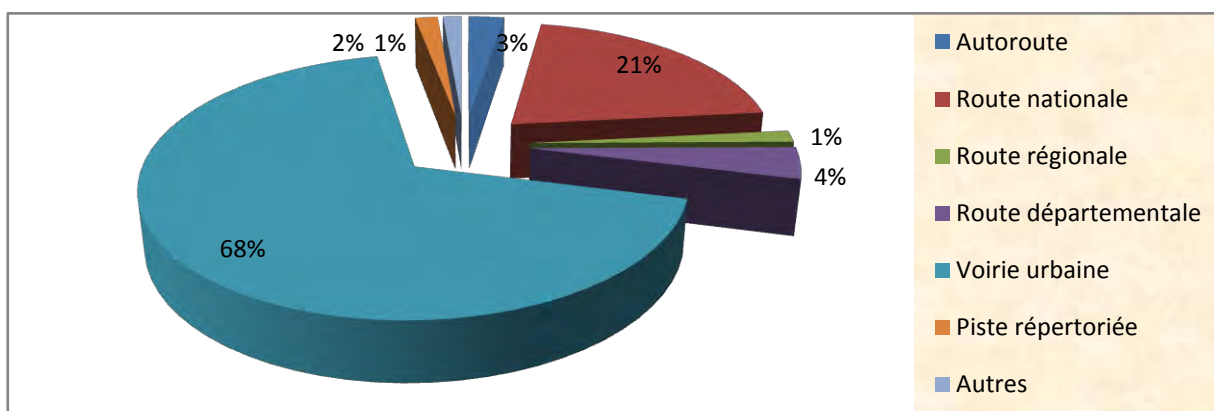
Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.5.4.2. Accidents par classe de route

Les voiries urbaines sont les classes de route les plus touchées par les accidents (68,1%). Elles sont suivies des routes nationales (20,8%), des routes départementales (4,0%) et des autoroutes (2,6%). Les routes régionales (1,5%) et les pistes répertoriées (1,6%) ont été relativement les moins touchées par les accidents en 2012.

En 2012, les routes régionales (+78,6%), les routes nationales (+11,3) et les pistes répertoriées (+7,7%) ont enregistré une progression du nombre d'accidents. En revanche, un fléchissement des accidents est noté au niveau des voiries urbaines (-38,8%), des autoroutes (-24,1%) et des routes départementales (-6,8%).

Graphique 13.13 : Récapitulatif des accidents par classe de route

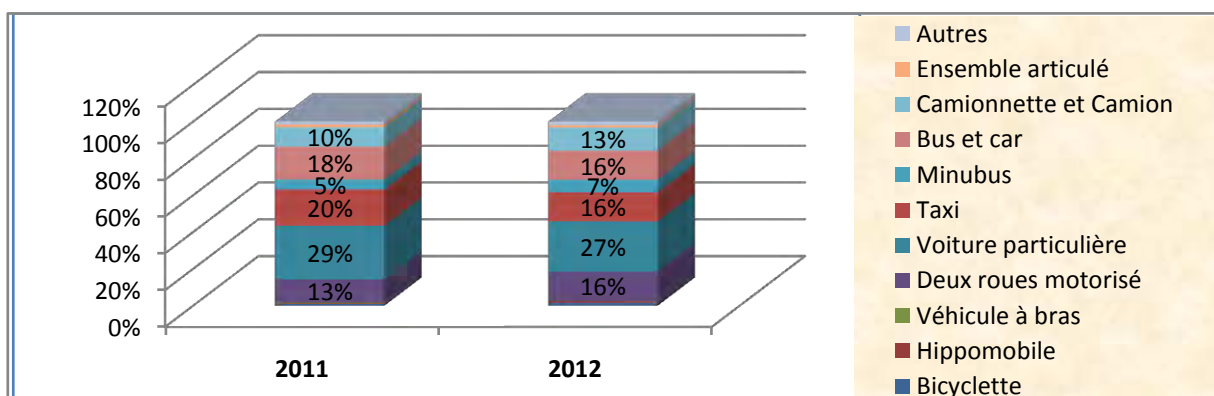


Source : Direction des Transports Terrestres

XIII.5.4.3. Accidents par genre et Etat des véhicules impliqués

Comme l'année précédente, les « voitures particulières » ont été les plus impliquées dans les accidents de la circulation (27%) en 2012. Elles sont suivies des « bus et cars » (16%), des « taxis » (16%), des « deux roues motorisés » (16%) et des « camions et camionnettes » (13%).

Graphique 13.14 : Récapitulatif des accidents par genre de véhicules



Source : Direction des Transports Terrestres

Conclusion

Le secteur des transports joue un rôle primordial dans le processus de développement économique et social du Sénégal, en raison des effets induits sur les **autres secteurs pourvoyeurs d'emplois et de revenus tels que l'agriculture, le commerce et le tourisme, etc.** Ainsi, le Gouvernement a entrepris grâce au **partenariat public / privé, la réalisation d'importants projets de construction d'infrastructures (autoroute à péage, Aéroport International Blaise Diagne, terminal du Port Autonome de Dakar, etc.)**. Cette option a permis de faire des progrès dans la **mobilité des personnes et des biens et dans l'amélioration de la fluidité du trafic** dans les grandes agglomérations.

Ces actions ont entraîné un rallongement du réseau routier bitumé (2,6% en 2012), et une amélioration de la sécurité routière reflétée par la réduction du nombre **d'accidents**.