

# TRANSPORTS

Au Sénégal, les transports sont placés au cœur des stratégies de développement, avec l'élaboration de politiques sectorielles sous-tendues par des investissements massifs dans les infrastructures et les services.

Une stratégie intégrée, accompagnée de réformes structurelles, a visé notamment à accroître la qualité des services de transport afin de soutenir dans les meilleures conditions l'accessibilité et la mobilité des biens et des personnes et, au-delà, le développement socio-économique et la préservation de l'environnement.

## **I. MESURES CONCRETES ET PROGRES REALISES**

On constate que le secteur des transports au Sénégal est dominé par une prééminence du secteur routier où beaucoup d'investissements ont été faits. Cependant, on assiste depuis ces dernières années à des réalisations importantes dans les transports aériens et maritimes de personnes et des marchandises. Le développement s'est manifesté par l'affirmation d'une vision claire à travers des lettres de politique, des stratégies et surtout grâce à la mise en œuvre de programmes sectoriels sur les transports.

### **1) L'évolution de la vision politico-stratégique des transports**

La vision et les orientations dans le secteur des transports au Sénégal sont contenues dans des instruments suivants:

- la **deuxième Lettre de Politique sectorielle des Transports** adoptée en 1998 vise une meilleure planification et une coordination des actions et des investissements. Elle a aussi pour objectifs de moderniser la gestion, de renforcer des capacités humaines et institutionnelles et d'atténuer les impacts négatifs des transports sur l'environnement. L'objectif ultime est d'appuyer les efforts de lutte contre la pauvreté par un meilleur accès à toute l'étendue du territoire national ;
- la **Lettre de Politique du sous-secteur des Transports urbains** qui a introduit une réforme du cadre institutionnel et juridique des transports urbains avec la création du Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD), le renforcement du cadre financier avec la mise en place d'un Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU), la restructuration des transports collectifs (bus, cars rapides et train) et le développement des ressources humaines ;

- la **Stratégie nationale de Transport rural (SNTR)** adoptée en 2002 et qui repose, entre autres, sur la nécessité de satisfaire la demande sociale pour les groupes les plus défavorisés et de mettre en place un système de gestion décentralisé et participatif dans le sous-secteur. La SNTR a aussi comme objectifs d'assurer une cohérence et une synergie des actions, de promouvoir les moyens intermédiaires de transport pour diminuer les coûts et de prendre en compte les aspects écologiques dans ce sous-secteur.

## **2) Le Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST)**

Il visait la réduction des coûts de transports, la privatisation du secteur et l'autonomie administrative et financière des organismes de transport.

La mise en œuvre du Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST) a permis d'initier la refonte des modes de gestion du secteur des transports. En ce qui concerne le secteur routier, l'évolution la plus marquante concerne la privatisation de l'entretien routier (l'entretien périodique et courant est désormais confié à 100% à des prestataires privés) et son corollaire, le recentrage de l'administration chargée des travaux publics sur les fonctions de conception et de contrôle.

Le premier projet de transport urbain s'est donc consacré pendant une période de trois (03) ans à la restructuration du secteur des transports par le renforcement des capacités techniques, humaines et financières. Il a permis dans une seconde étape d'élaborer et de mettre en œuvre un important projet d'Amélioration de la Mobilité Urbaine à Dakar (PAMU). Le PAMU a démarré sous la direction du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) et s'est déroulé sur la période 2001- 2008. Les principaux axes de ce projet ont porté sur la construction et la réhabilitation des infrastructures, la sécurité routière, la fluidité du trafic, la qualité de l'air et le renouvellement du parc routier de transport en commun.

## **3) Le Programme Sectoriel des Transports 2 (PST2)**

Le deuxième Programme Sectoriel des Transports (PST2) est entré en vigueur en 2000. Il vise une efficacité des services et une amélioration des infrastructures. Ce programme répond aux objectifs de la stratégie de réduction de la pauvreté et au souci de protéger l'environnement.

Le PST2 a participé à l'accroissement de l'efficacité des services et des infrastructures de transport (terrestre, aérien et maritime) dans le but de renforcer la contribution du secteur à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté.

- **Les réalisations dans le domaine des transports terrestres**

En ce qui concerne le volet routier, le programme de construction de routes neuves prévu dans le PST2 a privilégié les grands axes et les routes servant de liaison avec les pays limitrophes. L'accent a été mis sur la réhabilitation et l'entretien périodique, tant pour améliorer la qualité des routes que pour éviter d'avoir à réaliser des réparations prématurées dans l'avenir.

En termes d'organisation institutionnelle, les évolutions initiées par le PAST se sont concrétisées en 2000 par la création de l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR).

L'AATR est chargée de la gestion du réseau routier classé (maintenance, réhabilitation, construction nouvelles routes). Elle opère sous la supervision d'un organe de délibération qui est le Conseil des Routes. Cette institution regroupe des représentants des pouvoirs publics et des acteurs privés du secteur. Les moyens budgétaires de la politique d'entretien routier ont été partiellement pérennisés à travers une dotation annuelle de quinze (15) milliards de FCFA.

Dans le sous-secteur des transports ferroviaires les travaux programmés pour améliorer les conditions d'exploitation du Petit Train de Banlieue (PTB) sont en cours de finition avec la construction d'une 3<sup>ème</sup> voie entre Hann et Mbao, la réhabilitation des voies 1 et 2, la construction d'un mur de protection de l'emprise de la voie et de passerelles pour piétons.

Sur le plan des services de transports, il faut souligner l'augmentation de l'offre avec l'acquisition de nouveaux matériels roulants par la société de transport urbain « Dakar Dem Dikk » et par le Petit Train de Banlieue, ainsi que la modernisation du réseau urbain. A cela s'ajoutent les travaux d'organisation des transports collectifs urbains réalisés par le CETUD.

D'autres réalisations peuvent être citées, à savoir :

- l'adoption de la loi n° 2003- 04 du 27 mai 2003 d'orientation des transports terrestres ;
- l'existence d'une norme sénégalaise NS 05-060 sur les émissions de gaz d'échappement des véhicules terrestres à moteur;
- l'extension et la mise à jour d'une banque de données routières (BDR) ;
- la réforme des examens d'obtention du permis de conduire ;
- l'acquisition de matériels audiovisuels pour la piste de formation en matière de sécurité routière de l'École nationale de police ;

- la révision du Code de la route traduit en six (06) langues nationales pour les épreuves écrites du programme d'évaluation des candidats aux examens de permis de conduire ;
- la création d'un centre de gestion de la qualité de l'air à Dakar ;
- la mise en place de deux usines de montage de véhicules dans la région de Thiès<sup>1</sup>.

Par ailleurs, dans une optique de développement durable, les dimensions de protection de l'environnement et de sécurité des transports prennent également une importance croissante. Ainsi, l'évolution du Code de l'environnement a conduit à renforcer le volet environnemental des projets routiers. De même, des dispositions visant à limiter les nuisances occasionnées par les véhicules automobiles ont été introduites dans le Code de la route.

De même, les premiers éléments d'une politique de sécurité routière ont également été mis en place.

- **Les mesures prises dans le secteur des transports aériens**

Elles ont été marquées par l'amélioration des infrastructures et des services. Cette amélioration s'est manifestée par la création d'Air Sénégal International et la réhabilitation des infrastructures de l'aéroport international Léopold Sédar Senghor. Le cadre institutionnel a aussi connu une évolution 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), de l'Agence Nationale de la Météorologie du Sénégal (ANAMS) et des Aéroports Du Sénégal (ADS).

- **L'évolution dans le secteur des transports maritimes**

La restructuration de la gestion, la restauration de la santé financière du Port autonome de Dakar et le renforcement de son plateau technique ont marqué le secteur des transports maritimes. Des travaux d'agrandissement de la capacité d'accueil du port de Dakar ont été entrepris. Il s'agit, de l'aménagement du Mole 2, de la construction d'un nouveau terminal à conteneurs et d'une plate forme de distribution d'une vingtaine d'hectares, ce qui favorisera une gestion plus moderne des stocks et une meilleure répartition multimodale des marchandises.

---

<sup>1</sup> Il s'agit des sociétés SENBUS et SEN-IRAN AUTO

La définition d'un nouveau cadre institutionnel pour l'amélioration de la gestion et la relance des ports secondaires (Saint -Louis, Kaolack et Ziguinchor) a aussi été effectuée.

Il faut noter également qu'avec la révision du Code de la Marine marchande de 1961, le Sénégal réaffirme son engagement à respecter les normes de l'Organisation maritime internationale (OMI).

## **II. ENSEIGNEMENTS TIRES ET BONNES PRATIQUES**

### **1) Les leçons apprises**

Le développement du secteur des transports ne saurait se faire sans un apport substantiel de ressources financières. Aujourd'hui, aucun pays en développement ne pourrait réussir le pari du désenclavement de son arrière pays sans un soutien important des partenaires au développement. Ainsi, avec la loi n°2004-13 du 1er mars 2004 relative aux contrats de construction-exploitation et transfert d'infrastructures (loi CET ou BOT), le secteur des transports a su mettre à profit les avantages du partenariat public-privé. Les opérateurs privés sont maintenant associés à la prise de décision dans les conseils d'administration des nouvelles structures. Cependant, il faut souligner que malgré le succès des opérations de privatisation, l'appréciation est mitigée concernant le secteur aérien et le secteur ferroviaire où des investissements prévus n'ont pas été réalisés.

Par ailleurs, la qualité des infrastructures ainsi que la sécurité sont devenues une exigence de premier ordre des populations. C'est la raison pour laquelle les aspects sécuritaires sont mieux pris en charge dans le développement du secteur.

L'ensemble des réformes institutionnelles réalisées dans le cadre du PST2 constitue globalement une réussite. Le secteur se trouve ainsi animé par des structures d'exécution plus efficaces grâce à leur autonomie de gestion qui les libère des contraintes et des lourdeurs administratives.

Sur le plan des infrastructures routières, les réalisations effectuées dans le cadre du PST2 ont permis, d'une part, de sauver le patrimoine national en routes revêtues et, d'autre part, de maintenir le corridor routier Dakar-Bamako.

Les ressources financières allouées à l'entretien routier ont jusqu'ici été insuffisantes au regard des besoins. De ce fait, les actions prioritaires ont été concentrées sur les grands axes et sur l'ossature du réseau national. Mais avec la crise alimentaire actuelle, il est impératif de prévoir dans les futurs programmes d'investissements l'ouverture de pistes de production pour appuyer les projets de relance de l'agriculture.

## 2) Les bonnes pratiques constatées

Le Sénégal est aujourd'hui passé à l'utilisation de l'essence sans plomb et à la désulfuration du diesel.

Le décret n°2001-72 du 26 janvier 2001 a permis de limiter l'importation de véhicules, cycles et cyclomoteurs usagés qui participent à la pollution atmosphérique.

En matière de mobilité urbaine, on peut souligner l'existence d'une **Charte sur les Transports** conclue en 2003, dans le but de formaliser les engagements des principaux acteurs impliqués dans les questions de mobilité urbaine dans la région de Dakar et, de mettre en place un cadre de partenariat entre ces dits acteurs. Elle engage chacun des signataires dans la problématique de la mobilité urbaine à Dakar pour prévenir et éliminer toute action ou comportement pouvant restreindre ou gêner le déplacement des usagers.

Cette charte offre un cadre d'intervention fédérateur entre les structures de l'administration, les collectivités locales de la région de Dakar, les acteurs privés et les associations professionnelles du sous-secteur des transports urbains et la société civile.

Aussi, il faut dire que les difficultés inhérentes à la hausse du prix du pétrole avaient justifié une réorientation des options énergétiques vers l'utilisation du bio carburant. Ainsi, un vaste programme de production d'huile de Jatropha sur toute l'étendue du territoire a été initié. Il pourrait participer à rendre plus propre l'énergie du secteur transport.

### III. TENDANCES ET QUESTIONS EMERGENTES

Le besoin de création et renforcement des capacités dans le domaine des transports est l'une des questions essentielles, aujourd'hui, dans le secteur des transports au Sénégal.

Une formation appropriée des gestionnaires du secteur des transports est une nécessité. D'ailleurs, la plupart des initiatives citées dans les références<sup>2</sup> insistent clairement sur le besoin *d'une adaptation des ressources humaines par un renforcement des capacités, une formation appropriée des gestionnaires et la disponibilité d'une expertise pour contribuer à l'amélioration durable de la situation du transport dans les pays en développement.*

---

<sup>2</sup> Projet "Urban Transport Strategy Review Paper, The World Bank"<sup>1</sup>, Saharan African Transport Policy Program<sup>2</sup>, SSATP Technical Note 19

Il apparaît donc nécessaire de mobiliser, d'intégrer et de renforcer les connaissances locales en matière de transport autour d'un cadre bien structuré, afin d'aider à l'émergence d'une véritable pépinière de compétences en analyse des systèmes de transport et de gestion de la mobilité. Ce renforcement de connaissances peut se traduire par la mise en place d'une base de données sur les transports (données territorialisées sur les zones urbaines, recueil statistique annuel sur les déplacements urbains). Cette préparation et cette adaptation des ressources humaines devront nécessairement se baser sur une approche multidisciplinaire associant étroitement tous les aspects de la question (technologie, économie, démographie, géographie, aménagement, socio-économie, ingénierie, environnement, sciences humaines, etc.).

#### **IV. CONTRAINTES, DEFIS ET PERSPECTIVES**

##### **1) Contraintes**

Les grands axes de la politique des transports ont été formalisés en 2003, par l'adoption d'une loi définissant les orientations et le cadre de développement du secteur. Cette loi énonce certains principes importants mais qui ne sont pas encore mis en œuvre correctement. C'est le cas de l'application de la vérité des prix dans les politiques tarifaires, de la compensation financière des charges de service public ou de la décentralisation des compétences en matière de plans de transport.

Concernant les transports urbains, malgré les progrès réalisés avec le renouvellement du parc de bus et de minibus, les besoins demeurent encore énormes pour combler le déficit de l'offre engendré par une urbanisation galopante.

Après avoir été initialement un succès commercial, la compagnie aérienne privatisée ASI connaît actuellement des difficultés financières qui sont source de négociations ardues avec le partenaire stratégique pour renouveler l'accord de partenariat.

Les mauvaises performances du concessionnaire du chemin de fer Dakar-Bamako (trésorerie défaillante, baisse de trafic, retard dans la réalisation du programme d'urgence visant la réhabilitation des voies et la modernisation du parc roulant) ont freiné les réalisations dans le secteur ferroviaire. Il s'avère nécessaire de relancer l'exploitation du rail dans de bonnes conditions en donnant à la concession les moyens nécessaires pour assurer l'inter-modalité rail-route sur le corridor Dakar-Bamako. Cette complémentarité des modes de transport est indispensable pour renforcer la compétitivité du système multimodal port-rail-route.

L'impact négatif du transport routier sur l'environnement dakarais se fait ressentir à plusieurs niveaux. Ainsi, 94% des émissions d'hydrocarbures et une importante quantité des particules en suspensions réputées dangereuses pour la santé humaine sont issues des

externalités du trafic routier. Ceci engendre un manque à gagner estimé à 65 milliards<sup>3</sup> de franc CFA par an pour l'agglomération dakaroise.

## 2) Défis

Les défis à relever par le secteur des transports sont, d'une part, de participer de manière effective à la création de richesses et, d'autre part, à la réduction de la pauvreté. A cet effet, l'autofinancement du secteur est une nécessité qui pourrait être résolu par la création de fonds.

Dans **le sous-secteur des transports terrestres**, il faut maintenir et ouvrir de nouveaux corridors routiers avec les pays voisins et, améliorer les infrastructures et les services.

Le développement de l'inter-modalité rail-route est un défi important à relever, car on assiste à une véritable concurrence entre ces deux modes. D'ailleurs, cette inter-modalité pourrait faciliter considérablement la baisse des prix de transport et améliorer la compétitivité dans le sous-secteur.

Le désenclavement des zones rurales, la sauvegarde du patrimoine routier national et la prise en compte des externalités environnementales doivent être des impératifs pour faire jouer aux transports tout son rôle dans le cadre de la lutte contre la pauvreté et l'accroissement des richesses.

Concernant, **les transports aériens**, ils doivent participer au désenclavement des villes secondaires.

**Les transports maritime, fluvial et aérien intérieur** doivent être également développés pour donner aux populations d'autres alternatives que la route.

Quant au **sous-secteur aérien international**, il doit répondre aux exigences sécuritaires internationales et se positionner au niveau sous régional et régional afin de tirer profit des potentialités du marché.

## 3) Perspectives

Le Sénégal s'achemine vers la révision de sa lettre de politique sectorielle des transports. Ainsi, beaucoup de réalisations devront voir le jour dans tous les sous-secteurs. Mais, de manière générale, les efforts seront poursuivis pour renforcer les capacités des institutions mises en place à la faveur du PST 2, afin de leur permettre de bien remplir leurs missions.

---

<sup>3</sup> Source : Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés

Dans le domaine des transports routiers, l'accent sera porté sur l'élaboration d'un Plan de Sécurité routière. Ce plan insistera sur le renforcement des contrôles et de la répression, l'acquisition d'équipements et le renforcement du cadre institutionnel pour la prise en charge effective des problèmes de sécurité routière.

La poursuite du renouvellement du parc roulant est programmée avec l'acquisition de nouveaux bus et de taxis pour le transport urbain. Dans cette lancée, le Sénégal a élaboré un **Plan de Déplacements urbains de l'agglomération dakaroise (2010-2025)**.

La professionnalisation des opérateurs enclenchée se poursuivra également.

L'amélioration de la desserte aérienne se fera avec la construction de l'Aéroport international Blaise Diagne. Il sera couplé à la réalisation d'une autoroute à péage qui décongestionnera la Région de Dakar sujette aux embouteillages aux heures de pointe.

Il s'agira avec ce projet de poursuivre le développement d'un système de transport aérien dynamique, efficace et sûr, ainsi que de mettre en œuvre toutes les dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté sur le plan international.

Quant au transport aérien intérieur, il sera amélioré grâce à la mise en place d'un réseau d'aérodromes secondaires conformes aux normes internationales. Ce réseau devrait faciliter la mise en œuvre d'une politique dynamique de transport aérien intérieur, à des prix compétitifs, qui améliorera sensiblement les déplacements des populations. A ce titre, il est prévu de créer une nouvelle compagnie domestique.

Le renforcement des capacités de gestion des aéroports (ADS) et l'amélioration du réseau d'observation météorologique (ANAMS) seront aussi des priorités.

Les besoins en matière de transport maritime intérieur seront satisfaits avec notamment la mise en service d'un nouveau bac pour désenclaver la zone côtière sud et la réalisation d'une gare maritime à Dakar.

L'attention sera aussi portée sur la promotion du transport fluvial par barges sur le fleuve Casamance et le fleuve Sénégal avec l'instauration de subventions pour leur acquisition.

Par ailleurs, le Centre de Gestion de la Qualité de l'Air a prévu la création d'un observatoire régional de suivi de la qualité de l'air. Les institutions impliquées dans la problématique de la pollution de l'air prendront une part active dans cet observatoire. Un des objectifs de cet outil sera d'aider le centre à identifier les mesures à mettre en œuvre pour améliorer la qualité de l'air.

On retiendra également :

- la mise en place d'un observatoire qui tiendra à jour toutes les statistiques du secteur ;
- la création du Fonds d'Entretien routier autonome (FERA) et l'institution d'une taxe parafiscale sur la vente des produits pétroliers pour sécuriser et accroître le financement de l'entretien routier ;
- l'amélioration de la qualité des infrastructures ;
- le renforcement de la formation ;
- le contrôle systématique de la charge à l'essieu des véhicules lourds pour la préservation des grands axes routiers ;
- la redynamisation des cellules environnementales du secteur et le renforcement de leurs moyens de travail.

## **V. ETUDES DE CAS OU PRATIQUES DE REFERENCE**

- **Le Programme de renouvellement des transports urbains**

Le renouvellement du parc de cars rapides a été initié en application de la Lettre de Politique du sous-secteur des transports urbains dont les principaux résultats attendus sont :

- une amélioration globale et durable des conditions de déplacement des populations dans l'agglomération de Dakar ;
- une meilleure contribution du sous-secteur à la croissance et à la productivité de l'économie urbaine ;
- une baisse sensible de la pollution urbaine et de l'impact négatif de celle-ci sur la croissance économique ;
- une amélioration de la qualité de vie des citoyens dans l'agglomération, par une meilleure efficacité et une plus grande sécurité des modes de déplacement.

Cette composante du Programme d'Amélioration de la Mobilité urbaine à Dakar (PAMU) est, par ailleurs, destinée à pallier le manque de ressources financières en vue de la prise en charge des besoins en investissements du secteur. Ainsi, concernant plus particulièrement le renouvellement du parc, il est mis en place un mécanisme de « leasing » pour aider les opérateurs de transport à acquérir des véhicules, à des conditions compatibles avec le niveau de rentabilité de leur exploitation. Le montant mis à disposition par la Banque mondiale pour soutenir cette politique se chiffre à 11,95 millions de dollar. Il est complété par un apport personnel des opérateurs équivalent à 25

% du coût du véhicule. La participation à ce mécanisme est toutefois subordonnée à l'inscription des opérateurs dans une logique de professionnalisation.

La réalisation de ce programme a permis la mise en circulation de cinq cents (505) minibus neufs exploités selon des normes rationnelles. Ces véhicules ont été distribués à deux cent quarante quatre (244) opérateurs répartis dans neuf (09) Groupements d'Intérêt Economique (GIE).

Malgré les retards constatés dans la mise en œuvre de la composante, les résultats obtenus sont plus que satisfaisants tant pour les opérateurs de transport que pour les usagers. Ainsi, les rapports de suivi de l'activité des opérateurs montrent une situation caractérisée par un bon respect des itinéraires et des horaires et, des recettes d'exploitation satisfaisantes.

Un autre motif de satisfaction dans la mise en œuvre du mécanisme de leasing provient du remboursement des prêts. Au 15 septembre 2008, sur des montants échus d'un milliard neuf cent vingt quatre millions six cent quarante trois mille neuf cent vingt deux (1 924 643 922) de FCFA, les montants recouverts portent sur un milliard neuf cent seize millions deux cent soixante sept mille deux cent dix-sept (1 916 267 217) de F CFA, soit un taux de recouvrement de 99,6 %.

Ces bons résultats sont imputables, pour une large part, aux actions mises en œuvre dans le développement des capacités qui ont permis la sensibilisation des opérateurs et de leurs personnels aux enjeux d'une exploitation moderne. En effet, pour assurer des résultats efficaces et durables, les principaux acteurs engagés dans la réforme ont bénéficié d'une formation initiale consistant essentiellement en des actions d'information et de sensibilisation par rapport aux objectifs du projet. Il s'est agi aussi de leur fournir les outils de base aptes à favoriser des changements de comportements. Ces formations et sensibilisation ont concerné les opérateurs, les chauffeurs, les receveurs et le personnel d'appui (contrôleurs et régulateurs des lignes). Cette approche a permis la réalisation et la consolidation de plus de mille deux cents cinquante (1250) emplois (chauffeurs, receveurs, contrôleurs et régulateurs).

Les ressources financières qui ont été consacrées à la formation des acteurs entre 2004 et 2008 s'élèvent à environ cent quatre millions neuf cent mille (104 900.000) de FCFA<sup>4</sup>

Il convient de signaler qu'un autre montant de quatre vingt treize (93) millions de FCFA environ a été consacré à la formation des personnels d'appui et à l'assistance aux GIE pour l'exploitation des lignes concédées.

---

<sup>4</sup> Source : CETUD

Une réflexion est déjà entamée pour une seconde phase de renouvellement