

## LE SECTEUR DES TRANSPORTS AU SENEGAL :

ENJEUX ET DEFIS POUR LA REALISATION DES OBJECTIFS DE CROISSANCE DURABLE ET DE  
REDUCTION DE LA PAUVRETE



Par

Ludovic Nguessan

Expert Secteur Privé

Novembre 2009



## SOMMAIRE

<b>SIGLES ET ABREVIATIONS</b>	<b>Page 5</b>
<b>TABLEAUX</b>	<b>Page 7</b>
<b>ENCADRES</b>	<b>Page 7</b>
<b>GRAPHIQUES</b>	<b>Page 7</b>
<b>DOCUMENTATION</b>	<b>Page 8</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>Page 10</b>
<b>Justification de l'étude</b>	<b>Page 10</b>
- Objet	Page 12
- Méthodologie	Page 12
- Plan	Page 12
<b>I LE CONTEXTE GENERAL</b>	<b>Page 13</b>
<b>1.1. - Le contexte économique et social</b>	<b>Page 13</b>
1.1.1. - La croissance économique	Page 13
1.1.2. - L'inflation	Page 14
1.1.3. - Le cadre budgétaire	Page 14
<b>1.2. - Le contexte du secteur des transports</b>	<b>Page 15</b>
1.2.1. - Le secteur des transports et la lutte contre la pauvreté : des enjeux stratégiques	Page 15
1.2.2. - Les politiques sectorielles	Page 15
La lettre de politique sectorielle de 1990 et le PAST1	Page 15
La lettre de politique sectorielle de 1999 et le PST2	Page 16
Les projets de troisième lettre de politique sectorielle et de PST3	Page 17
1.2.3. - Le cadre institutionnel du secteur des transports	Page 17
1.2.4. - Le cadre légal et réglementaire du secteur des transports	Page 19
1.2.5. - Recommandations	Page 19
<b>II LA REVUE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS</b>	<b>Page 20</b>
<b>2.1. - LES TRANSPORTS ROUTIERS</b>	<b>Page 20</b>
<b>2.1.1. - Description générale et consistance du réseau routier</b>	<b>Page 20</b>
2.1.1.1. Le réseau routier classé	Page 20
2.1.1.1.1. - Le cadre juridique	Page 20
2.1.1.1.2. - La longueur du linéaire et les dimensions des surfaces de roulement et des emprises	Page 20
2.1.1.1.3. - L'état du réseau	Page 22
2.1.1.1.4. - Les contraintes liées à la configuration du réseau classé	Page 23
2.1.1.1.5. - Les recommandations	Page 24
2.1.1.2. Le réseau routier non classé	Page 24
- Le cadre juridique	Page 24
- La longueur du linéaire et les dimensions des surfaces de roulement et des emprises	Page 24
<b>2.1.2. - Parc automobile et trafic routier</b>	<b>Page 25</b>
2.1.2.1. Le parc automobile	Page 25
2.1.2.2. Le trafic routier	Page 25
<b>2.1.3. - Gestion du réseau routier</b>	<b>Page 25</b>
2.1.3.1. Le cadre juridique de gestion des routes	Page 26
2.1.3.1.1. - Le réseau classé	Page 26
2.1.3.1.2. - Le réseau non classé	Page 27
2.1.3.2. La construction des routes	Page 28
2.1.3.2.1. - Le financement	Page 28
a) L'utilisation par l'Etat de ses ressources propres	Page 28
b) Le recours à l'aide extérieure	Page 29
c) Le recours aux marchés financiers	Page 29
d) Le recours aux PPP	Page 30
e) La mise en place d'un fonds d'investissement pour le financement des infrastructures	Page 32
2.1.3.2.2. - La sélection des entreprises de travaux et l'attribution des marchés	Page 32



a)	Le système de classification des entreprises	Page 32
b)	L'attribution des marchés : le code des marchés publics	Page 32
c)	Le cas particulier des préférences accordées aux PME	Page 39
2.1.3.3.	L'entretien du réseau routier	Page 40
2.1.3.3.1.	- Le financement de l'entretien routier	Page 41
2.1.3.3.2.	- L'optimisation des dépenses d'entretien routier	Page 43
a)	La série des prix	Page 43
b)	La qualité et le contrôle des travaux routiers	Page 45
	- Position du problème	Page 45
	- Les acteurs	Page 45
	- Les contraintes	Page 46
	- Les recommandations	Page 47
2.1.3.3.3.	- La prévention des agressions perpétrées par les usagers à l'encontre du réseau routier	Page 47
a)	Le non respect de la charge à l'essieu	Page 48
	- La réglementation applicable	Page 48
	- Position du problème	Page 48
	- L'état de la situation	Page 51
	- Les recommandations	Page 52
b)	Les poses et déposes inadéquates de conduites dans l'emprise des routes	Page 53
	- Position du problème	Page 53
	- Les contraintes	Page 53
	- L'état de la situation	Page 53
	- Les recommandations	Page 54
<b>2.1.4.</b>	<b>- La mobilité urbaine</b>	<b>Page 55</b>
2.1.4.1.	Position du problème	Page 55
2.1.4.1.1.	- La région de Dakar	Page 55
2.1.4.1.2.	- Les autres régions	Page 57
2.1.4.2.	L'évolution du cadre institutionnel et réglementaire	Page 59
2.1.4.2.1.	- De 1980 à 1996	Page 59
2.1.4.2.2.	- Le Conseil Exécutif des Transports Urbains à Dakar (CETUD)	Page 60
2.1.4.2.3.	- Le Groupe Opérationnel sur les Mesures d'Amélioration de la Circulation routière	Page 60
2.1.4.2.4.	- Le Centre de Coordination de la Circulation Routière dans la région de Dakar (CCCRD)	Page 60
2.1.4.3.	Les programmes et projets	Page 61
2.1.4.3.1.	- Le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU)	Page 61
2.1.4.3.2.	- Le Projet d'appui au transport et à la Mobilité Urbaine (PATMUR)	Page 63
2.1.4.4.	Les contraintes	Page 63
2.1.4.4.1.	- Contraintes liées au cadre institutionnel et réglementaire	Page 63
2.1.4.4.2.	- Contraintes liées à la gestion du trafic	Page 64
2.1.4.4.3.	- Contraintes liées à l'accès aux différents modes de transport	Page 64
a)	La marche	Page 64
b)	Les véhicules à deux roues	Page 65
c)	Les véhicules particuliers	Page 65
d)	Les véhicules de transport en commun	Page 65
e)	Les véhicules de transport de marchandises	Page 66
2.1.4.4.4.	- Contraintes liées à la gestion du stationnement	Page 66
2.1.4.4.5.	- Contraintes liées au rapport entre urbanisation et système de transport	Page 67
2.1.4.4.6.	- Contraintes liées à la qualité de l'air	Page 67
2.1.4.4.7.	- Contraintes liées à la sécurité routière	Page 67
2.1.4.4.8.	- Contraintes liées à la qualité des paysages urbains et des espaces publics	Page 69
2.1.4.4.9.	- Contraintes liées à la gestion du mobilier urbain	Page 69
2.1.4.4.10.	- Contraintes liées au système d'information	Page 69
2.1.4.4.11.	- Contraintes liées au comportement des usagers	Page 69
2.1.4.4.12.	- Contraintes liées au financement de la mobilité urbaine	Page 70
2.1.4.5.	Les recommandations	Page 71
<b>2.1.5.</b>	<b>- Le transport rural</b>	<b>Page 76</b>
2.1.5.1.	Etat des lieux et enjeux	Page 76
2.1.5.2.	Les stratégies	Page 76
2.1.5.3.	Les contraintes	Page 77
2.1.5.4.	Les recommandations	Page 77



<b>2.2.</b>	<b>- LE TRANSPORT FERROVIAIRE</b>	<b>Page 81</b>
2.2.1.	- Présentation physique	Page 81
2.2.2.	- Les acteurs	Page 81
2.2.3.	- Les enjeux	Page 81
2.2.4.	- Etat de la situation du sous -secteur	Page 82
2.2.5.	- Les contraintes	Page 84
2.2.5.1.	Un cadre institutionnel morcelé	Page 84
2.2.5.2.	L'obsolescence des infrastructures	Page 84
2.2.5.3.	Le mauvais état des matériels	Page 85
2.2.5.4.	L'insuffisance des équipements des ateliers et dépôts	Page 85
2.2.5.5.	La faiblesse du niveau général de sécurité	Page 85
2.2.5.6.	La faiblesse des performances de la concession	Page 86
2.2.6.	- Les recommandations	Page 87
<b>2.3.</b>	<b>- LE TRANSPORT FLUVIO - MARITIME</b>	<b>Page 90</b>
2.3.1.	- Position du problème	Page 90
2.3.2.	- Les activités portuaires	Page 90
<b>2.3.2.1.</b>	<b>Le Port Autonome de Dakar (PAD)</b>	<b>Page 90</b>
2.3.2.1.1.	Description générale	Page 90
2.3.2.1.2.	Les infrastructures et équipements portuaires	Page 91
2.3.2.1.3.	Les services portuaires	Page 91
a)	Feux continus	Page 91
b)	Libéralisation des services de transport de conteneurs	Page 91
c)	Pilotage et remorquage	Page 91
d)	Réparation navale	Page 92
e)	Balisage	Page 92
f)	Les services de sécurité	Page 92
2.3.2.1.4.	Les performances du Pad	Page 92
a)	Chargements et déchargements	Page 92
b)	Conteneurisation	Page 94
c)	Escales et chiffre d'affaire	Page 94
2.3.2.1.5.	Les réformes et les projets	Page 94
<b>2.3.2.2.</b>	<b>Les ports secondaires</b>	<b>Page 97</b>
2.3.2.2.1.	Présentation générale	Page 97
2.3.2.2.2.	Le trafic	Page 97
a)	Le fret	Page 97
b)	Le transport de voyageurs	Page 99
2.3.2.2.3.	Les contraintes	Page 99
2.3.2.2.4.	Les réformes	Page 99
2.3.3.	- Le transport fluvial	Page 101
2.3.4.	- Les recommandations	Page 101
<b>2.4.</b>	<b>- LE TRANSPORT AERIEN</b>	<b>Page 103</b>
2.4.1.	- Description générale	Page 103
2.4.2.	- Le cadre institutionnel et réglementaire	Page 103
2.4.2.1.	Au plan international	Page 103
2.4.2.2.	Au plan interne	Page 103
2.4.3.	- Les réformes	Page 104
2.4.4.	- Les contraintes	Page 105
2.4.5.	- Les recommandations	Page 105
	<b>ANNEXE : plan d'action</b>	<b>Page 107</b>



## SIGLES ET ABREVIATIONS

<b>AATR</b>	Agence Autonome des Travaux Routiers
<b>ADM</b>	Agence de Développement Municipal
<b>ADS</b>	Agence des Aéroports du Sénégal
<b>AGETIP</b>	Agence pour l'Exécution des Travaux d'Intérêt Public
<b>AIS</b>	Automatically Identification of Ships
<b>ANAM</b>	Agence Nationale des Affaires Maritimes
<b>ANOCI</b>	Agence Nationale pour l'Organisation de la Conférence Islamique
<b>ANRAC</b>	Agence Nationale de Relance des Activités économiques et sociales de la Casamance
<b>ANSD</b>	Agence Nationale pour la Statistique et la Démographie
<b>APIX</b>	Agence nationale pour la Promotion de l'Investissement et des grands travaux
<b>ARD</b>	Agence Régionale de Développement
<b>ARMP</b>	Autorité de Régulation des Marchés Publics
<b>ASS</b>	Afrique Sub - Saharienne
<b>BCI</b>	Budget Consolidé d'Investissement
<b>BDR</b>	Banque de Données Routières
<b>BM</b>	Banque Mondiale
<b>CA</b>	Commune d'Arrondissement
<b>CADAK</b>	Communauté des Agglomérations de Dakar
<b>CADP</b>	Commune d'Arrondissement de Dakar Plateau
<b>CAR</b>	Communauté des Agglomérations de Rufisque
<b>CARCHEM</b>	Cellule d'Appui à la Réinsertion des Cheminots
<b>CCCRD</b>	Centre de Coordination de la Circulation Routière dans la région de Dakar
<b>CCIAD</b>	Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar
<b>CDMP</b>	Code des Marchés Publics
<b>CEEREQ</b>	Centre Expérimental de Recherche et d'Etude pour l'Équipement
<b>CELCO-PST</b>	Cellule de Coordination du Programme Sectoriel Transport
<b>CETESER</b>	Cellule Technique de la Sécurité Routière
<b>CETUD</b>	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
<b>CFP-TP</b>	Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux Publics
<b>CNES</b>	Confédération Nationale des Employeurs du Sénégal
<b>CNP</b>	Conseil National du Patronat du Sénégal
<b>CNTR</b>	Comité National de Transport Rural
<b>COMANAV</b>	Compagnie Maritime de Navigation
<b>COSAMA</b>	Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes
<b>COPESEK</b>	Comité Permanent de la Sécurité Routière
<b>COSEC</b>	Conseil Sénégalais des Chargeurs
<b>CPAR</b>	Country Program Assesment Review
<b>CPCR</b>	Comité de Pilotage de la Circulation dans la région de Dakar
<b>CPT</b>	Cahier des Prescriptions Techniques
<b>CRD</b>	Comité de Règlement des Différends
<b>DCMP</b>	Direction Centrale des Marchés Publics
<b>DDD</b>	Dakar Dem Dikk
<b>DPEE</b>	Direction de la Prévision et des Etudes Economiques
<b>DSRP</b>	Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
<b>DTP</b>	Direction des Travaux Publics
<b>DTT</b>	Direction des Transports Terrestres
<b>ENSEMA</b>	Entrepôts du Sénégal au Mali
<b>EP</b>	Etablissement Public
<b>FDTU</b>	Fonds de Développement des Transports Urbains
<b>FECL</b>	Fonds d'Équipement des Collectivités Locales
<b>FED</b>	Fonds Européen de Développement
<b>FERA</b>	Fonds d'Entretien Routier Autonome
<b>FNGA</b>	Fonds National de Garantie Automobile
<b>HAALSS</b>	Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor
<b>HIMO</b>	Haute Intensité de main d'oeuvre
<b>IDH</b>	Indice de Développement Humain
<b>IPH</b>	Indice de Pauvreté Humaine
<b>IPH-1</b>	Indice de Pauvreté Humaine et Monétaire dans les pays en développement



<b>IPH-2</b>	Indice de Pauvreté Humaine et Monétaire dans certains pays de l'OCDE
<b>IRI</b>	Indice de Rugosité
<b>METT</b>	Ministère de l'Équipement et des Transports Terrestres
<b>MEF</b>	Ministère de l'Économie et des Finances
<b>MFG-MCA</b>	Mission de Formulation et de Gestion du Millenium Challenge Account
<b>MICATTI</b>	Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports Aériens et des Infrastructures
<b>MIHVA</b>	Ministère des Infrastructures, de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire
<b>MINPME</b>	Ministère en charge des PME
<b>MIT</b>	Moyen Intermédiaire de Transport
<b>MPTM</b>	Ministère des Pêches et des Transports Maritimes
<b>MTTA</b>	Ministère du Tourisme et des Transports Aériens
<b>MTTTTTF</b>	Ministère des Télécommunications, des Tics, des Transports Terrestres et des Transports Ferroviaires
<b>OCGTI</b>	Organisation Commune pour le Gestion du Trafic International
<b>PAA</b>	Port Autonome d'Abidjan
<b>PAD</b>	Port Autonome de Dakar
<b>PAMU</b>	Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine
<b>PAST</b>	Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports
<b>PATMUR</b>	Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine
<b>PCP</b>	Plan de Circulation du Plateau
<b>PDUD</b>	Plan de Déplacement Urbain de Dakar
<b>PDTER</b>	Programme Décennal de Travaux d'Entretien et de Réhabilitation
<b>PERA</b>	Programme d'Entretien Routier Annuel
<b>PGDU</b>	Projet de Gestion et de Développement Urbain
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut
<b>PLD</b>	Plan Local de Développement
<b>PME</b>	Petite et Moyenne Entreprise
<b>PNDL</b>	Programme National de Développement Local
<b>PPP</b>	Partenariat Public - Privé
<b>PR</b>	Piste répertoriée
<b>PTB</b>	Société du Petit Train de Banlieue
<b>PTAC</b>	Poids Total Autorisé en Charge
<b>PTC</b>	Plan des Transports et de Circulation
<b>PTG</b>	Programme Triennal Glissant
<b>PST</b>	Programme Sectoriel Transport
<b>RCCM</b>	Registre du Commerce et du Crédit Mobilier
<b>RD</b>	Route Départementale
<b>RGPH</b>	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
<b>RN</b>	Route Nationale
<b>RR</b>	Route régionale
<b>SAGES</b>	Société Africaine de Gestion et de Stationnement
<b>SAS</b>	Système d'Appel Sélectif
<b>SCA</b>	Stratégie de Croissance Accélérée
<b>SGCM</b>	Système de gestion de la Circulation Maritime
<b>SEM</b>	Société d'Économie Mixte
<b>SETR</b>	Secrétariat Exécutif de Transport Rural
<b>SIA</b>	Système d'Identification Automatique
<b>SNTR</b>	Stratégie Nationale de Transport Rural
<b>SONAPAD</b>	Société Nationale du Port Autonome de Dakar
<b>SPPM</b>	Société à Participation Publique Majoritaire
<b>SRP</b>	Stratégie de Réduction de la Pauvreté
<b>TRI</b>	Taux de Rentabilité Interne
<b>TUR</b>	Taxe d'Usage des Routes
<b>UNCCIA</b>	Union Nationale des Chambres de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture
<b>UE</b>	Union Européenne
<b>UEMOA</b>	Union Economique et Monétaire Ouest - Africaine
<b>VU</b>	Voierie Urbaine



## TABLEAUX

- Tableau 1 :	évolution de la croissance économique, de 1980 à 2009	P. 13
- Tableau 2 :	caractéristiques générales du réseau routier classé légal	P. 21
- Tableau 3 :	répartition régionale du réseau routier classé	P. 22
- Tableau 4 :	état du réseau routier classé en 2007	P. 23
- Tableau 5 :	évolution du parc automobile, par région, de 2005 à 2007	P. 25
- Tableau 6 :	nombre de campagnes effectuées, de 2001 à 2007	P. 26
- Tableau 7 :	état des avoirs financiers de l'UEMOA et du Sénégal	P. 29
- Tableau 8 :	évolution des montants financiers alloués à l'entretien des routes, de 1980 à 2009	P. 42
- Tableau 9 :	état du linéaire du réseau routier revêtu, en 2002	P. 48
- Tableau 10 :	dysfonctionnements du système de transport urbain	P. 55
- Tableau 11 :	répartition et densité de la population de la région de Dakar, par département	P. 56
- Tableau 12 :	décomposition par type de véhicule, du parc automobile immatriculé à Dakar	P. 57
- Tableau 13 :	évolution du trafic ferroviaire de fret, de 1963 à 2009	P. 83
- Tableau 14 :	inventaire du matériel roulant de Transrail	P. 85
- Tableau 15 :	liste des gares du réseau ferroviaire et longueur des cantons	P. 86
- Tableau 16 :	comparaison des vitesses « objectifs » et des vitesses autorisées	P. 86

## ENCADRES

Encadré 1 -	Contenu du plan de circulation de Kaolack	P.58
<b>Encadré 2 -</b>	Le processus de réforme du cadre institutionnel et réglementaire du sous-secteur du transport urbain : quelques dates et étapes clés	P.59
<b>Encadré 3 -</b>	Le PDUD : objectifs et axes d'intervention	P.62
<b>Encadré 4 -</b>	Les déterminants de la mobilité urbaine dans Dakar	P.70
<b>Encadré 5 -</b>	Le « Dakar – Bamako » : quelques dates clés	P.82
<b>Encadré 6 -</b>	PAD : vision stratégique 2010	P.95
<b>Encadré 7 -</b>	Le nouvel aéroport de Ndiass	P.106

## GRAPHIQUES

<b>Graphique 1 –</b>	Répartition du réseau routier classé par types et classes de route	P.21
<b>Graphique 2 –</b>	Evolution du trafic international du PAD de 1994 à 2005	P.93
<b>Graphique 3 –</b>	Evolution du trafic du PAA, de 1990 à 2001	P.93
<b>Graphique 4 –</b>	Trafic du port de Kaolack, de 2000 à 2007	P.98
<b>Graphique 5 –</b>	Trafic du port de Ziguinchor, de 2001 à 2007	P.98



## DOCUMENTATION

- Déclaration de politique sectorielle pour les transports. (Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan, Ministère de l'Équipement et des Transports Terrestres, Ministère de la Pêche et des Transports Maritimes, Ministère du Tourisme et des Transports Aériens). Décembre 1998.
- Lettre du sous – secteur des Transports Urbains au Sénégal. (Ministère de l'Équipement et des Transports Terrestres). 25 septembre 1996.
- Stratégie nationale de transport en milieu rural. (Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres, des Télécommunications et des Tic's). Décembre 2001.
- PST2. Rapport d'évaluation au 31 décembre 2003. Celco/PST2.
- Rapport sur l'achèvement du PST2. Babaly Dème Novembre 2007.
- Etude de la compétitivité de la voie sénégalaise de desserte du Mali. Rapport final. Vol 1 et 2. BEOM – YTC Ingénierie. Décembre 2002.
- Projet de construction et de réhabilitation des ponts bascules de la CCIAD au Port Autonome de Dakar. CCIAD. Janvier 2008.
- Etude d'analyse de l'impact économique des projets d'infrastructures routières du PAMU. CETUD. Ibrahima Ndiaye. Septembre 2008.
- Etude d'élaboration d'une nouvelle classification routière. Rapport final. Direction des Travaux Publics. Babaly Dème. Novembre 2007.
- Etude sur la gestion du contrôle de la charge à l'essieu au Sénégal. DTT. Consilium Legis. Décembre 2005.
- Etude des impacts de la réduction des charges des véhicules poids lourds au Burkina Faso. DTTM. Consia. Octobre 2008.
- Etude d'élaboration du Plan de Déplacement Urbain de Dakar (PDUD). CETUD. Gémat. Mai 2005.
- Etude sur l'activité de BTP au Sénégal. MEF. DPS. Mars 2002.
- Etude des contraintes qui affectent le développement du secteur de la promotion immobilière au Sénégal. Ludovic Nguessan. Septembre 2003.
- Etude d'évaluation des contraintes qui affectent le développement du secteur des BTP au Sénégal. Documents de préparation des Assises de l'Entreprise Edition 2003. CNP. Ludovic Nguessan. Novembre 2003.
- Le secteur des transports au Sénégal : tendances, enjeux et orientations politiques. ENDA/GRET. Ibrahima Ndiaye. Mai 2008.
- Stratégie de Développement du Secteur Privé : actualisation et élaboration d'un plan d'action. APIX/MEF/UPE. Ludovic Nguessan. 2001.
- Document de Stratégie de Développement du Secteur Privé. Version approuvée en Conseil des Ministres. Décembre 2003.
- Stratégie de Développement du secteur privé au Sénégal : étude de réactualisation. Ludovic Nguessan. Avril 2004.
- Comptes nationaux du Sénégal 1980 - 2004. Vol. 1 Résultats. ANSD. Février 2006.
- Situation Economique et sociale du Sénégal 2007. ANSD. Octobre 2008.
- DSRP I. Document de stratégie. MEF. 2003.
- DSRP II. Document de stratégie. MEF. Avril 2006.
- DSRP : état d'avancement de la mise en œuvre au 31 décembre 2007. MEF. Juin 2007.
- DSRP : revue annuelle 2007. MEF. Juillet 2008.





- DSRP : revue annuelle 2008. MEF. Juillet 2009.
- Stratégie de Croissance Accélérée : un développement local inclusif, ouvert sur le reste de la nation et du monde. Secrétariat permanent de la SCA. Février 2009.
- Elaboration d'une stratégie de développement de grappes sectorielles. Rapport final – Tome I : synthèse et recommandations. Performances à long terme de l'économie. Diagnostic structurel. Défis pour le XXIème siècle. Tome II – Identification de l'ensemble des grappes potentielles et choix des grappes prioritaires. Groupe de réflexion pour la compétitivité et la croissance, janvier 2000.
- Etude d'élaboration d'une stratégie de développement de la grappe BTP et de son plan d'action. Tomes I et II. GRCC. PMC. Février 2001.
- Etude pour la réalisation d'un fonds de financement des infrastructures au Sénégal. APIX. Price Waterhouse Coopers. Septembre 2006.
- Le potentiel de partenariats publics - privé au Sénégal. Usaid. Chemonics. 2006.
- Etude pour la promotion du secteur privé en milieu urbain et péri – urbain pour l'élimination de l'extrême pauvreté, d'ici 2015. Ministère du Plan.
- Etude prospective Sénégal 2015. Ministère du Plan. Juillet 1989.
- Plan National d'Aménagement du Territoire. Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan. DAT. 1999.
- RGPH 2002. ANSD. 2006.
- Intersectorialité : comment décloisonner les initiatives des acteurs non étatiques et les relier aux politiques publiques. Thiendou Niang. Enda Sahel et Afrique de l'Ouest/GRET. 2008.
- Le Gie Soutoura à l'épreuve de l'insertion professionnelle des coxeurs de la Patte d'Oie. Enda Sahel et Afrique de l'Ouest/GRET. 2008.
- Conseil Présidentiel pour l'Investissement. 4<sup>ème</sup> session mai 2004. Document de synthèse. APIX 2004.
- Conseil Présidentiel pour l'Investissement. 5<sup>ème</sup> session juin 2005. Document de synthèse. APIX 2005.
- MCA. Document de présentation du Compact. MGF – MCA. Juillet 2008.
- Plaquette de présentation du COSAMA. Octobre 2009.



## INTRODUCTION

### **i) Justification de l'étude**

En juillet 2005, une plate-forme regroupant les principales organisations représentatives du secteur privé, des organisations syndicales et de la société civile sous toutes ses formes du Sénégal a été officiellement installée en vue, conformément aux Accords de Cotonou, d'instaurer un dialogue public – privé plus participatif et de meilleure qualité entre acteurs étatiques et acteurs non étatiques.

Cette plate-forme a pour objectifs de :

- **renforcer la participation des A.N.E au dialogue politique, social, économique et culturel**, à la définition, au suivi et à l'évaluation des politiques et stratégie de développement ;
- développer et consolider le partenariat mutuellement avantageux mis en place entre les acteurs non étatiques, d'une part, et les Autorités publiques et la Délégation européenne, d'autre part ;
- veiller à la mise en œuvre effective de toutes les dispositions en faveur des A.N.E. prévues par l'Accord de Cotonou ;
- veiller à l'implication effective et transparente des A.N.E dans toutes les étapes de préparation, de mise en œuvre et de suivi - évaluation des projets et programmes du FED au Sénégal ;
- développer les capacités institutionnelles et de plaidoyer des A.N.E en vue de leur participation aux débats et réflexions sur les stratégies dans tous les secteurs de développement visés par l'Accord de Cotonou et au-delà ;
- développer des synergies entre les familles d'acteurs membres et au sein des familles d'acteurs, et favoriser la concertation à travers la capitalisation des expériences et méthodologies, les échanges, la formation et l'information ;
- valoriser les spécificités et la diversité des membres.

Pour permettre la réalisation de ces différents objectifs, le Bureau de la plate - forme a procédé à la constitution de sept (7) groupes de travail thématiques.

Ces groupes sont chargés de recueillir et d'analyser l'ensemble des éléments pouvant permettre à la plate forme de définir des positions et de formuler des recommandations intégrant la vision, les besoins et les priorités des citoyens et des opérateurs économiques afin d'améliorer les politiques de développement.

Les différents groupes sont articulés autour des thèmes ci-après qui sont également les principaux domaines de concentration des interventions de l'Union Européenne au titre du 10<sup>ème</sup> FED :

- Bonne gouvernance (avec des sous - thèmes comme démocratie et droit de l'homme, décentralisation, lutte contre la corruption, etc.)
- **Transport**
- Assainissement
- Santé
- Education
- Commerce
- Culture

Nonobstant son importance pour le processus de développement, en Afrique en général et au Sénégal en particulier, la situation du secteur des transports s'est très fortement dégradée durant les années 80. En effet, à l'instar des autres pays du continent, le Sénégal a traversé, durant cette période, une profonde crise économique et financière qui n'a pas permis de réaliser les investissements nécessaires pour faire face à une demande d'infrastructures et de services de transport, en forte croissance.

Cette situation a engendré une inadéquation significative, tant quantitative que qualitative, de l'offre d'infrastructures et de services de transport, aux besoins exprimés par les populations et les opérateurs économiques. Elle a également, subséquentement, freiné la poursuite des efforts d'intégration des régions rurales et des populations aux activités de développement économique et social. Enfin, les défaillances du secteur ont fortement contraint le processus d'intégration économique des économies d'Afrique de l'Ouest.

Au début des années 90, diverses études ont permis d'établir un diagnostic précis de la situation du secteur des transports au Sénégal et d'identifier les principales contraintes existantes, en particulier :

- l'obsolescence de la majeure partie des infrastructures de transport;
- un cadre institutionnel inadéquat ;



- des coûts de construction très élevés ;
- une insuffisance du système de financement ;
- le coût élevé des services de transport motorisé ;
- la faiblesse des capacités de planification, de programmation et de gestion des acteurs aussi bien publics que privés ;
- l'inégalité hommes - femmes dans le traitement des besoins en transport ;
- etc.

Pour y remédier, le Gouvernement du Sénégal a pris une série d'initiatives parmi lesquelles, notamment :

- l'adoption, **en 1990**, d'une première lettre de politique Sectorielle pour le transport, avec pour principaux objectifs de favoriser la mise en place d'un environnement propice à l'amélioration de la qualité des infrastructures et des services et de renforcer l'appui que ce secteur apporte au reste de l'économie. Cette Lettre sera suivie par l'adoption et la mise en œuvre du premier Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (**PAST1**) qui permettra, notamment, de restaurer les capacités des infrastructures de transport et de modifier fondamentalement le mode de gestion du secteur en favorisant l'intervention des entreprises privées dans l'entretien des infrastructures ;
- l'adoption, **en septembre 1996**, d'une lettre de politique sectorielle pour le transport urbain, avec pour objectif fondamental d'assainir le secteur par, notamment, la mise en place d'un cadre réglementaire plus apte à promouvoir une saine compétition entre les différents acteurs et à renforcer les investissements, le développement de l'initiative privée et de l'auto-organisation et, enfin, l'amélioration de la qualité des interventions de l'Etat dans la fourniture et la gestion des infrastructures et des services de transport urbains ;
- l'adoption, **en 1998**, d'une deuxième lettre de politique dite « **Déclaration de politique sectorielle pour les transports** » et la mise en œuvre d'un deuxième Programme Sectoriel des Transports (**PST2**), **en 1999**, dont la finalité était de consolider les acquis du PAST1 pour permettre au secteur des transports de mieux assumer son rôle de soutien à l'activité économique et sociale ;
- l'adoption, **en septembre 2002**, d'une Stratégie Nationale de Transport Rural (SNTR) ayant pour finalité de mettre en place un système adéquat de transport qui offre aux populations rurales la possibilité de sortir de leur isolement, considéré comme un des facteurs déterminants de la pauvreté.

A partir de **2000**, les efforts de redressement du secteur se sont encore accentués avec, notamment, la refonte du dispositif institutionnel de gestion des transports routiers et aériens<sup>1</sup>, la poursuite des travaux de construction et de réhabilitation de routes, la restructuration des chemins de fer, l'amélioration de la desserte Dakar-Ziguinchor, l'extension et la modernisation des infrastructures et services portuaires ou encore, le démarrage des grands chantiers du Chef de l'Etat (nouvel aéroport, autoroute Dakar Thiès, etc.).

Par ailleurs, l'Union Européenne, n'a cessé de soutenir les efforts consentis par l'Etat pour mettre à niveau les infrastructures de transport. Sur 106 projets financés par le FED au Sénégal, entre 1961 et 2005, 35 d'entre eux ont été consacrés au secteur des transports.

Cette politique se poursuit avec le 10<sup>ème</sup> FED, conformément, en effet, à la stratégie de l'UE pour l'Afrique adoptée en 2005 et qui érige le secteur des transports en domaine de concentration. Cette stratégie repose sur trois piliers: i) promouvoir certaines exigences clés pour assurer le développement durable, telles que la paix, la sécurité et une bonne gouvernance, ii) soutenir l'intégration régionale, le commerce et l'interconnectivité pour favoriser le développement économique et iii) améliorer l'accès aux services sociaux de base et assurer une protection satisfaisante de l'environnement pour atteindre les OMD 1-6 plus rapidement. Or, l'UE considère qu'un système adéquat de transport des personnes et des biens est un outil primordial pour l'atteinte de ces objectifs.

Par ailleurs, l'UE, entend appuyer le processus d'intégration économique régionale et considère que le développement des infrastructures de transport intérieur et des liaisons inter régionales est particulièrement important pour l'intégration des économies d'Afrique de l'ouest.

Ce domaine de concentration « **Appui à l'intégration régionale et commerciale** » rassemble des interventions qui portent, d'une part, sur un renforcement des infrastructures de transport d'intérêt régional et, d'autre part, sur des actions prioritaires identifiées dans le cadre de la Stratégie de Croissance Accélérée et qui visent à permettre au Sénégal de tirer pleinement parti de l'intégration régionale et du développement des échanges entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe. A terme, il en est escompté une amélioration de la compétitivité de l'économie sénégalaise et de sa capacité à générer des emplois.

Pour autant, et en dépit de ces efforts, la situation est loin d'être réglée. En milieu rural, les conditions de transport des biens et d'accessibilité des populations à une série de services de base tels que l'éducation, la santé, la nourriture, l'eau, l'énergie, l'approvisionnement en intrants pour l'agriculture et l'artisanat en utilisant les infrastructures d'accès (routières, ferroviaires et fluvio-maritimes), doivent encore être améliorées pour assurer une plus forte intégration des populations rurales à l'économie nationale et garantir une réussite des stratégies de développement en cours de mise en œuvre (SCA, GOANA).

<sup>1</sup> Création de l'AATR, du Conseil des Routes, du Conseil des infrastructures de l'ANOCI ou du FERA, pour les routes et d'Air Sénégal International, de la Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor, ou encore de l'Agence Nationale des Aéroports du Sénégal, pour les transports aériens.



La situation n'est pas meilleure en milieu urbain. Les questions de mobilité urbaine, de désencombrement, de cherté des services de transport et de leur capacité à couvrir les besoins d'une population urbaine en croissance forte et rapide restent encore posées.

Par ailleurs, le financement des infrastructures de transport et de leur entretien, la question de l'utilisation des matériaux locaux, le respect du Code de la route et de la réglementation (charges à l'essieu, coupures de route, contrôle technique des véhicules, etc.), la modernisation et l'extension des réseaux ferrés en particulier la remise en état de la ligne internationale entre Tambacounda et Kidira (environ 155 Km), vieille de plus de 80 ans, le développement de l'inter modalité rail-route, celui des Moyens Intermédiaire de Transport (MIT) en milieu rural, sont également des questions encore pendantes.

## **ii) Objet de l'étude**

Cette étude a pour objet de permettre à la plate forme des A.N.E, de disposer d'un diagnostic couvrant tous les modes de transport (transports routier, ferroviaire, fluvio – maritime et aérien) afin qu'elle puisse élaborer une position et des propositions de solutions réalistes, destinées à alimenter un dialogue public – privé constructif avec les autorités étatiques ou décentralisées ayant en charge les questions de transport et avec l'Union Européenne, conformément à sa mission de veille et de participation active au processus de formulation et de mise en œuvre des politiques de développement.

## **iii) Méthodologie de l'étude**

L'étude a été réalisée selon une approche pragmatique, combinant analyse documentaire et interviews. Il existe, en effet, une très nombreuse documentation, souvent relativement récente et d'excellente qualité, qui concernent la quasi-totalité des aspects recouverts par la problématique des transports. A titre de rappel, parmi les documents existants, figurent, notamment, les documents de politique publique, les textes législatifs et réglementaires régissant le secteur, les rapports d'évaluations, les compte - rendus d'instance de dialogue public privés, les études, etc.

L'analyse documentaire a été complétée par des entretiens et des rencontres avec la quasi - totalité des acteurs concernés réalisés dans le cadre des discussions quotidiennes que mène le secteur privé avec les pouvoirs publics, les syndicats de travailleurs et la société civile au sein de diverses instances de dialogue public – privé : groupes de travail du Conseil Présidentiel pour l'Investissement, ou de la Stratégie de Croissance Accélérée, comité de pilotage de la Stratégie de Réduction de la Pauvreté, etc. Ces instances sont d'occasion d'information, de mise à niveau et surtout d'identification de zones de convergence et de points d'accord sur les politiques de transport et leur mise en œuvre.

Il convient, enfin, de préciser que tous les documents exploités et dont il est fait mention dans la présente étude, sont des documents publiés, diffusés et mis à la disposition du public. Une toute autre démarche aurait été peu conforme au devoir de réserve qui s'impose à tous ceux, qui, à un titre ou à un autre, participent à certains des travaux de réflexion que mène l'Administration.

## **iv) Plan de l'étude**

Par souci de cohérence et de simplification, le plan de l'étude correspond, de manière générale, à celui qui structure les différentes lettres de développement du secteur des transports.

La première partie de l'étude rappelle les principales données du contexte macro économique et social qui interagissent sur le secteur des transports. Elle rappelle également les liens qui existent entre le secteur des transports et les différentes stratégies de développement et de croissance de l'économie et de réduction de la pauvreté, mises en place depuis 2000.

Quant à la seconde partie, elle passe en revue les quatre (4) modes de transport existants. Pour chacun de ces modes de transport, l'étude examine le cadre institutionnel et réglementaire, rappelle les différentes réformes et programmes intervenues depuis dix ans et leur résultats, évalue la situation actuelle de chaque mode de transport, identifie les contraintes et propose quelques pistes de réflexion ou formule des recommandations plus précises, en complément des mesures prises ou envisagées par les Autorités compétentes pour lever les contraintes existantes.



## I. LE CONTEXTE GENERAL

### 1.1. Le contexte économique et social

#### 1.1.1. La croissance économique

Si en 2004, les analystes s'accordaient pour considérer que l'économie sénégalaise était bien orientée, la prudence est aujourd'hui de mise, tant les contre - performances se multiplient : croissance en berne, inflation en hausse, investissements ralentis, endettement intérieur accru, etc.

De fait, depuis cinq (5) ans, l'économie marque le pas et est entrée dans une phase de ralentissement relativement préoccupante. Pour 2008, la croissance a été estimée à 2.5 %.

**Il s'ensuit que la croissance moyenne sur la période 2006-2008 de mise en œuvre du DSRP I, qui s'établit à 3,2 %, est inférieure à la croissance moyenne générée au cours de la période d'exécution du DSRP I (2003 – 2006) qui s'établissait à 6,1 % et permettait tous les espoirs<sup>2</sup>.**

Plus inquiétant encore, selon un rapport rendu public par la Direction des Prévisions et des Etudes Economiques (DPEE) du Ministère de l'Economie et des Finances, la croissance prévue pour 2009 devrait être de l'ordre de 1,9 %.

Tableau 1 : évolution de la croissance économique, de 1980 à 2009

ANNEE	TAUX	ANNEE	TAUX	ANNEE	TAUX
1980		1990	-0.7	2000	3.2
1981	5.1	1991	2.6	2001	4.6
1982	7.8	1992	1.2	2002	0.7
1983	-5.3	1993	1.3	2003	6.7
1984	3.7	1994	0.0	2004	5.6
1985	3.3	1995	5.4	2005	5.6
1986	3.1	1996	2.0	2006	2.4
1987	6.1	1997	3.1	2007	4.7
1988	-0.6	1998	5.9	2008	*2.5
1989	4.0	1999	6.3	2009	**1.9

Source ANSD Comptes nationaux révisés du Sénégal. Edition 1980 – 2004. Février 2006.

\* Prévision ANSD - \*\* Prévision DPEE

A ces contres - performances est venue s'ajouter une relative dégradation du climat des affaires marquée notamment par la recrudescence des délestages et sanctionnée par un recul du Sénégal dans le classement Doing business de la Banque mondiale, qui passe de la 152<sup>ème</sup> place en 2007, à la 157<sup>ème</sup> place en 2008, sur 183 pays pris en compte.

De même, pour l'Afrique subsaharienne, le Sénégal passe de la 23<sup>ème</sup> place en 2007, à la 26<sup>ème</sup> place en 2008 et se classe désormais après les pays voisins et frères du Mali, du Cap - vert, de la Sierra Léone, de la Gambie ou du Libéria qui ont tous progressé ces dernières années.

Quant aux indicateurs de développement humains, leur progression est restée faible et en deçà des résultats escomptés. L'IDH n'a progressé que très faiblement, passant de 0,462 en 2006 à 0,464 en 2007. Cette faiblesse de l'indice fait fortement reculer le Sénégal, qui perd 10 places au classement établi par le PNUD et passe de la 156<sup>ème</sup> à la 166<sup>ème</sup> place<sup>3</sup>, sur 182 pays classés<sup>4</sup>.

Il en est de même pour l'IPH-1 qui reste encore élevé malgré une légère amélioration. Il s'établit à 41,6 % en 2007 contre 42,9 % en 2006. Le Sénégal se classe 124<sup>ème</sup> sur les 134 pays en développement figurant dans le rapport du PNUD. Par comparaison, le Ghana, pays aux potentialités économiques et humaines comparables, a un indice de pauvreté de meilleure qualité, établi à 28,1 % en 2007.

Si la conjoncture mondiale, marquée par l'émergence d'une crise multiforme - financière, alimentaire, énergétique et économique – a été particulièrement défavorable depuis deux ans, elle n'explique qu'en partie ces contre - performances. Sur la même période, en effet, un

<sup>2</sup> Revue 2009 du DSRP Méridien Président. 20 juillet 2009. Intervention du groupe des bailleurs de fonds.

<sup>3</sup> PNUD Rapport Mondial sur le développement humain. Edition 2005

<sup>4</sup> Idem



certain nombre de pays d'Afrique sub-saharienne, placé dans des conditions identiques ont poursuivi leur progression et enregistré des taux de croissance de l'ordre de **5,7 %**<sup>5</sup> l'an.

Or, il convient de rappeler que les estimations réalisées dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie de Croissance Accélérée et confirmées officiellement par le Chef de l'Etat<sup>6</sup>, indiquent qu'avec un taux de croissance de 5% l'an, en moyenne, il faudrait 30 ans pour porter le PIB par tête, de 634 USD à 1450 USD espérer réduire de moitié la pauvreté.

L'objectif à atteindre par nos politiques de développement est par conséquent dépourvu de toute ambiguïté et ne permet aucune concession. **Il faut une croissance annuelle d'au moins 7% pendant au moins dix (10) ans pour pouvoir réduire significativement la pauvreté.** La forte pression démographique, l'importance du chômage, la jeunesse de la population et l'évolution du statut des femmes ont induit une demande sociale en croissance régulière nous rappellent sans relâche qu'un retour, à bref délai, à une croissance saine, équilibrée, forte et mieux répartie, est une urgence et un impératif.

### 1.1.2. L'inflation

Depuis deux ans l'inflation progresse et atteint des niveaux élevés. Elle est passée de **2,7 %** en 2006 à **5,9 %** en 2007<sup>7</sup> et **5,8 %** en 2008<sup>8</sup>. Dépassant la norme communautaire fixée à **3 %**, l'inflation affecte négativement le pouvoir d'achat des populations et la consommation et, en conséquence, constitue un frein supplémentaire à la croissance des activités des entreprises privées.

L'appréciation des prix des produits alimentaires, du logement locatif, de l'eau, de l'énergie et du gaz a contribué, pour plus de **85 %**, à la progression de l'inflation<sup>9</sup>. L'envolée des prix des produits céréaliers et pétroliers explique en partie ces tensions<sup>10</sup>.

Si le niveau actuel d'inflation devait rester inchangé, il pourrait signifier, à terme, une perte de compétitivité non négligeable pour l'économie nationale et des difficultés croissantes pour les entreprises locales.

### 1.1.3. Le cadre budgétaire

S'agissant, en revanche, de la gestion budgétaire, elle s'est traduite par un niveau satisfaisant de recouvrement des recettes dont le montant est estimé à 1151,5 milliards en 2008 contre 1100 milliards en 2007, soit une progression de 4,7%. Toutefois, cette performance est inférieure à celles notées les cinq années précédentes. Les dépenses totales et prêts nets sont évalués en 2008 à 1519,5 milliards contre 1435,6 milliards en 2007, soit une hausse de 5,8%.

Il en ressort un déficit budgétaire global (base ordonnancement) de 253,3 milliards, soit 4,3% du PIB en 2008 contre 3,5% en 2007. Hors dons, il est estimé à 358,6 milliards soit 6% du PIB en 2008. Quant au solde budgétaire de base (hors PPTE, IADM et Coûts temporels des réformes structurelles), il présente un déficit de 126,6 milliards en 2008 soit 2,1% du PIB.

Sur le plan des échanges avec le reste du monde, le déficit du compte courant (dons compris) est estimé à 692,3 milliards en 2008, soit 11,6% du PIB se situant au même niveau qu'en 2007. Hors dons, il est estimé à 12% du PIB. Le compte de capital et d'opérations financières n'ayant dégagé qu'un excédent de 604,7 milliards en 2008, le solde global de la balance des paiements en 2008 est un déficit de 87,6 milliards.

Ainsi, la situation monétaire intégrée s'est caractérisée en 2008 par une baisse des avoirs extérieurs nets de 10,5%, laquelle a été compensée par une hausse du crédit intérieur de 10,8%. Au total, la masse monétaire a enregistré une expansion de 1,7%.

<sup>5</sup> Cf. MEF. DSRP. Rapport de synthèse de la revue annuelle. Version finale p. 12.

<sup>6</sup> Session du CPI. Juin 2005. In Stratégie de croissance accélérée : faire du Sénégal un pays émergent à l'horizon 2015.

<sup>7</sup> ANSD. Situation économique et sociale du Sénégal 2007.

<sup>8</sup> MEF. DRSP. Revue annuelle 2009

<sup>9</sup> ANSD. Op. cit.

<sup>10</sup> En particulier, une céréale comme le riz a vu son prix mondial augmenter de plus de 40%, le prix de l'huile de palme a crû de plus de 60%, celui de l'huile d'arachide et de soja de plus de 30% et celui des produits laitiers de plus de 20%. D'autre part, des comportements spéculatifs conjugués à la flambée du prix du baril de pétrole ont alimenté les pressions à la hausse du niveau des prix.



## 1.2. Le contexte du secteur des transports

### 1.2.1. Enjeux stratégiques

Le secteur des transports constitue l'un des secteurs les plus dynamiques de l'économie du Sénégal. Il est également l'un des plus diversifié et comporte quatre (4) modes d'inégale importance : le transport terrestre avec ses volets routier et ferroviaire, le mode fluvio - maritime et le mode aérien. En 2007, sa contribution au PIB s'est élevée à environ 4 %. Elle serait du même ordre en 2008.

Conférer l'épithète « stratégique » au secteur des transports est un truisme. Aller plus vite, plus loin ou plus haut a toujours été une constante de l'Histoire des hommes. Et la recherche de nouvelles voies de communication et de moyens de transport toujours plus performants, à des fins parfois culturelles mais surtout économiques et commerciales, est un élément - clé du dynamisme des économies.

Aujourd'hui, pour les pays en développement, la question des performances des systèmes de transport (réseaux et moyens) est au coeur de leurs préoccupations de développement et de réduction de la pauvreté en raison des enjeux multiples qu'elle revêt :

- enjeux économiques : les systèmes de transport permettent de relier les marchandises aux marchés. Ils sont également un élément prépondérant de la compétitivité des entreprises et en particulier de la compétitivité - prix. Enfin, les systèmes de transport constituent un puissant moyen de structuration et d'aménagement du territoire ;
- enjeux sociaux : le rôle du secteur des transports dans l'amélioration de l'accès des citoyens aux services sociaux essentiels ou de base est particulièrement important. C'est en particulier le cas pour l'accès à la santé ou à l'éducation ou encore, pour l'accès à l'eau potable. Enfin, il convient de noter que le secteur des transports est fortement générateur d'emplois.

### 1.2.2. Les politiques sectorielles

L'année 1989 a marqué une étape importante dans l'élaboration des politiques de développement du secteur des transports.

En effet, à partir de la fin des années 60, la planification du développement s'était progressivement effacée, au profit des plans et programmes de court terme, d'assainissement financier et d'ajustement structurel, rendus nécessaires par la succession de crises économiques survenues entre 1973 et 1983. De fait, jusqu'en 1989, il n'existait aucune étude prospective véritablement opérationnelle. Certes, des essais avaient été menés, en particulier en 1976/1977, mais ils n'avaient pas permis d'obtenir un document achevé<sup>11</sup>.

Dès lors, faute de disposer d'un référentiel proposant une vision claire et à long terme du devenir du Sénégal, les Administrations concevaient généralement les politiques et les projets, en matière de transport comme en toute autre matière, en fonction et sous la pression de considérations conjoncturelles et de court terme.

Lors du Conseil Supérieur du Plan tenu le 29 juin 1987, le Gouvernement va décider de mettre en place un nouveau système de planification dite « planification glissante », bâti autour de trois instruments complémentaires :

- une étude prospective sur la société sénégalaise à l'horizon 2015 : Sénégal, vision 2015,
- une loi - plan d'orientation à l'horizon de six ans : la loi d'orientation 1989 -1995
- une loi - programme triennale d'investissements et d'actions publique : le PTIP 1989-1992.

Ces trois instruments seront validés deux ans plus tard, en 1989, et serviront de cadre de référence aux différentes politiques sectorielles, dont celle relative au transport, qui seront par la suite élaborées.

#### ▪ **La Lettre de politique sectorielle de 1990 et le PAST I**

En 1990, le Gouvernement élabore sa première lettre de politique sectorielle (LPST 1). Cette Lettre est la première tentative de gestion intégrée du secteur des transports par le Gouvernement, dans une démarche réellement prospective. Le Gouvernement y définit une stratégie de développement à moyen terme - 5 ans - destinée à servir de cadre à l'exécution d'un programme d'ajustement soutenu par les partenaires au développement. Cette stratégie à moyen terme repose sur quatre (4) principes généraux :

- reconstruire les institutions sectorielles et promouvoir le secteur privé,
- **reconnaître le caractère prioritaire de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures,**
- améliorer le niveau de sécurité des infrastructures : routes, ports, aéroports et voies ferrées,
- développer la formation professionnelle.

<sup>11</sup> Etude prospective Sénégal 2015. Ministère du Plan et de la Coopération. 1989.



Sur cette base, le Gouvernement élabore un plan d'action prioritaire faisant corps avec la Lettre et y définit également quatre (4) objectifs spécifiques :

- réduire les coûts de transport,
- améliorer la gestion du secteur, y compris sa capacité d'investissement et de programmation de l'entretien des infrastructures,
- privatiser l'exécution des travaux et des prestations de service,
- restructurer les organismes para - publics de transport en les transformant en sociétés nationales dotées, comme telles, d'une autonomie administrative et financière accrue et gérées selon les méthodes des sociétés commerciales de droit privé.

Suite à l'adoption de cette Lettre de politique, en 1990, un Programme d'Ajustement du Secteur des Transports (**PAST1**) a été conçu autour de ces objectifs. Il a démarré ses activités en 1992 et les a clôturées en 1998.

#### ▪ **La Lettre de politique sectorielle de 1999 et le PST II**

Dite « Déclaration de Politique de Développement du Secteur des Transports », une deuxième Lettre de politique est élaborée en 1998 et adoptée le 13 janvier 1999.

L'analyse du contenu de cette deuxième lettre, révèle une forte amélioration du niveau de compréhension et d'appropriation par les services de l'Etat, des enjeux du secteur des transports en termes de développement économique durable, de système de production, de croissance et de réduction de la pauvreté.

Le Gouvernement y indique, en effet, qu'il entend s'inscrire « **en droite ligne du IXème Plan d'Orientation pour le Développement Economique et Social dont l'objectif principal est l'avènement d'une économie compétitive en vue d'un développement humain durable<sup>12</sup>** ».

A cet égard, il se fixe, notamment, comme orientations générales de :

- mettre à disposition des populations et des entreprises, des infrastructures et des services de transport de qualité et à des coûts compétitifs, capable de soutenir efficacement les activités de production,
- réduire la pauvreté en amorçant un processus de développement économique durable (développement des systèmes de transport en milieu rural, promotion des Pme, des matériaux locaux, des activités HIMO, etc.), en lien avec la Stratégie Nationale de Réduction de la Pauvreté qui ne sera adoptée qu'en 2002 mais dont le contenu était en discussion dès 1999.

Cette Lettre définit huit (8) principaux objectifs :

- poursuivre le processus de réforme du cadre institutionnel, législatif, réglementaire, financier, fiscal et organisationnel de développement du secteur des transports ;
- développer de nouvelles capacités de transport pour accompagner l'accroissement de la demande ;
- développer des infrastructures de liaison conformément aux directives du IXème PDES qui font de l'intégration régionale l'un des axes majeurs de la politique économique et sociale nationale ;
- améliorer la gestion des infrastructures et des services de transport : coordination, programmation, entretien et rentabilité économique des investissements ;
- renforcer l'implication des usagers, du secteur privé et des collectivités locales dans le financement du secteur ;
- désenclaver les zones rurales ;
- contribuer à la lutte contre la pauvreté en adoptant, le plus possible, des technologies à HIMO utilisant les ressources humaines locales pour la construction et l'entretien des infrastructures de transport ;
- généraliser les études d'impact environnemental.

Dix ans après son adoption, les principales analyses du secteur font apparaître la nécessité de maintenir les interventions de l'Etat dans ce cadre et il semble opportun que le projet de troisième Lettre de politique, ne remette pas fondamentalement en cause les orientations de la lettre de 1999.

<sup>12</sup> MEF - METT – MPTM. Déclaration de politique sectorielle pour les transports. 13 janvier 1999. P. 17





### ▪ **Les projets de troisième Lettre de politique sectorielle et de PST III**

Depuis près de deux ans, une troisième lettre de politique et un nouveau programme sectoriel sont à l'étude. Leur contenu n'est pas connu mais il faut souhaiter que le processus de consolidation des acquis des programmes précédents, PAST I et PST II, soit poursuivi, dès lors que les résultats d'ores et déjà obtenus sont satisfaisants. A cet égard, il peut être recommandé que l'ancrage de la politique des transports dans celle, plus large de réduction de la pauvreté, soit consolidé et que des liens plus étroits entre les stratégies de développement des transports et la Stratégie de Croissance Accélérée (SCA) adoptée en 2008<sup>13</sup> soient créés.

A la fois outil de développement économique et outil d'amélioration du taux de couvertures des principaux besoins sociaux, le développement futur du secteur devrait être axé, entre autre, sur :

- l'intensification des actions de promotion du transport rural,
- l'intensification des actions de complète remise en état du système ferroviaire,
- la mise en place de moyens de transport de masse à Dakar (extension du réseau du train de banlieue, tramway ou métro à ciel ouvert),
- l'intensification des actions de sauvegarde et d'entretien du patrimoine routier,
- l'amélioration des performances du corridor Dakar – Bamako et le développement des corridors Dakar Conakry et Dakar – Nouakchott,
  
- **et, plus généralement, sur les différents axes et actions qui seront retenus par les acteurs non étatiques et sur leur capacité à les faire prendre en compte.**

### **1.2.3. Le cadre institutionnel du secteur des transports**

Depuis 2000, de nombreux changements sont intervenus dans l'environnement institutionnel et de nouvelles institutions ont vu le jour.

#### **Les Ministères**

Trois Ministères se partagent la tutelle technique du secteur :

- le Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du territoire, des Transports Aériens et des Infrastructures,
- le Ministère des Télécommunications, des Tics, des Transports Terrestres et des Transports Ferroviaires,
- le Ministère de l'Economie Maritime, de la Pêche et des Transports Maritimes

Enfin, le Ministère de l'Economie et des Finances qui, de par ses compétences financières transversales, intervient également dans la gestion du secteur et en assure la tutelle financière.

#### **Les Agences**

Relativement nombreuses à intervenir en matière de transport, elles sont rattachées pour certaines, à la Présidence de la République ou à la Primature, et pour les autres aux Ministères sectoriels concernés. Au rang de celles qui sont directement rattachées à la Présidence de la République ou à la Primature, prennent place, notamment :

- l'Agence nationale pour la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux (APIX),
- l'Agence Nationale des Nouveaux Chemins de Fer,
- l'Agence Nationale pour l'Organisation de la Conférence Islamique (ANOCI)
- la Haute Autorité de l'Aéroport LSS (HAALSS)
- l'Autorité de Régulation des Marchés Publics (ARMP),
- la Mission de Formulation et de Gestion du Millenium Challenge Account (MFG-MCA), rattachée, quant à elle, à la Primature.

Parmi les agences rattachées aux ministères techniques, il convient de citer :

- l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR),
- le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA),
- l'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS),
- l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANACS),
- l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM),
- l'Agence de Développement Municipal (ADM)
- l'Agence d'Exécution des Travaux Public d'intérêt Public contre le sous-emploi (AGETIP),
- l'Agence Nationale de Relance des Activités économiques et sociales de la Casamance (ANRAC).

<sup>13</sup> Loi d'orientation n° 2008-03 du 8 janvier 2008 et décret d'application n° 2008-56 du 29 janvier 2008.



Certaines structures dont la nature juridique n'est pas précisément déterminée, interviennent également. C'est en particulier le cas pour :

- le Conseil des Routes, qui est l'organe délibérant de l'AATR,
- le Conseil des Infrastructures, gardien des contrats de partenariat public-privé, dont l'exposé des motifs de la loi de création indique qu'il appartient à une « nouvelle catégorie d'agent institutionnel », sans plus de précision.

Un certain nombre de Sociétés Nationales (SN), de Sociétés à Participation Financière Publique Majoritaire (SPPM), de Sociétés d'Economie Mixte (SEM) ou encore d'Etablissements Publics (EP) interviennent également dans la gestion du secteur. On y retrouve, notamment :

- la Société Nationale du Port Autonome de Dakar (SONAPAD),
- la SOMAT,
- la SONASE,
- TRANSRAIL,
- Les Entrepôts du Sénégal au Mali (ENSEMA),
- Le Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC)
- Le Petit Train de Banlieue (PTB)
- le Centre Expérimental de Recherche et d'Etudes pour l'Equipement (CEREEQ),
- le Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux Publics (CFP.TP),
- le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD),

Certains démembrements de l'Etat, notamment des Cellules, des Comités ou encore des Centre de Coordination, disposant d'une autonomie de type essentiellement fonctionnel, ont été créés dans le cadre de projets financés par les bailleurs ou à la demande du secteur privé. L'exemple le plus connu est celui de la Cellule de Coordination du PST II (CELCO PST) mais on peut également citer le Comité de Pilotage de la Circulation Routière (CPCR) et son bras technique, le Centre de Coordination de la Circulation Routière dans Dakar et sa Région (CCCRD).

Les acteurs non étatiques, quant à eux, interviennent également dans la gestion du secteur des transports en étant membres des organes délibérants des Agences (AATR, ARMP, ANOCI, APIX, CETUD, CCCRD, SONAPAD, MFG-MCA, etc.).

C'est le cas pour le secteur privé dont la représentation est, en règle générale, assurée par les organisations faitières - CNP, CNES, UNCCIA, CCIAD -, notamment. C'est également le cas pour les organisations de la société civile, leur représentation étant généralement assurée par le CONGAD et/ou par certains de ses membres. A titre d'exemple, la société civile est représentée au sein de l'ANOCI, de l'ARMP ou encore de la MFG-MCA.

Quant aux syndicats de travailleurs ils sont probablement les moins représentés au sein de ces institutions.

Enfin, il convient de citer les collectivités qui assurent des missions de gestion déléguée de maîtrise d'ouvrage. Parmi celles-ci, on relève :

- les communes,
- les communautés rurales,
- les communautés légales de communes, CADAK et CAR, notamment
- les communautés légales de communautés rurales.

Le cas des régions reste, quant à lui, plus problématique<sup>14</sup>.

Si la démultiplication du nombre des intervenants, favorisée, depuis 2000, par la création, en grand nombre, d'agences gouvernementales et d'agents institutionnels d'un « type nouveau », n'est pas en soi problématique lorsque les compétences de chaque acteur public sont clairement définies, il en est tout autrement lorsque tel n'est pas le cas.

Selon une étude réalisée en 2007<sup>15</sup>, la répartition ministérielle des différents modes de transport a été modifiée huit (8) fois entre 2000 et 2007, entraînant également des changements à la tête des grandes Direction centrales et des Agences. Ainsi, par exemple, cinq (5) Directeurs généraux se seraient succédés à l'AATR, deux (2) au CETUD, trois (3) à la Direction des Travaux Publics sans compter une longue vacance de poste, le Secrétaire général du Ministère ayant assumé durant de longs mois des fonctions de Directeur des Travaux publics par intérim.

<sup>14</sup> Responsables du développement économique et social de leur ressort territorial dont elles ont la charge, et dotées, à ce titre, de compétences en matière de financement de construction routières, les Régions ne sont pas expressément habilitées à intervenir en matière d'entretien routier. La question a été posée de savoir s'il ne fallait pas, en complément de leur responsabilité en matière de construction routière, leur conférer également une compétence en matière de gestion des routes régionales dès lors que « leur aménagement et leur conservation sont indispensables au soutien des activités socio - économiques régionales ». Cf. MIHUA/DTP. Etude d'élaboration d'une nouvelle classification routière. El Hadji Babaly Dème. Nov. 2007. Quoi qu'intéressante, c'est une opinion qui peut être discutée. Les Régions sont avant tout des cadres de programmation et non d'opérationnalisation, cette tâche revenant en priorité aux acteurs à la base, communes et communautés rurales, plus directement concernées.

<sup>15</sup> MIHUA/DTP. Etude d'élaboration d'une nouvelle classification routière. El Hadji Babaly Dème. Nov. 2007.



Force est de reconnaître que, par essence, des changements d'une telle ampleur et à ce rythme ont nécessairement un impact négatif sur la coordination et le suivi des actions. Ils entraînent, en règle générale, un ralentissement dans le traitement des dossiers et la prise de décision. Ils expliquent, sans doute en partie que des textes pourtant jugés nécessaires pour l'amélioration de la gestion du secteur des transports restent encore à l'état de projet, deux ans après leur élaboration, voire davantage. C'est en particulier le cas pour les projets de texte sur la classification routière, les poses et déposes de conduites diverses dans l'emprise des routes, ou encore pour ceux relatif à l'application de la loi d'orientation des transports terrestres.

D'autre part, la démultiplication des agences et les rémunérations élevées qu'elles proposent à leurs agents vident progressivement les Directions centrales de leurs cadres. De ce fait, celles - ci sont de moins en moins en mesure d'exercer, de manière adéquate, leurs missions régaliennes pourtant indispensable pour la gestion du secteur et son développement.

#### **1.2.4. Le cadre légal et réglementaire du secteur des transports**

Deux textes majeurs, de portée générale, régissent le secteur des transports :

- la loi n° 2003-04, portant loi d'orientation des transports terrestres. Cette loi comble un vide en définissant les principes et les règles générales qui régiront désormais l'activité des transports terrestres des personnes et des biens sur toute l'étendue du territoire national. Elle ne produira, cependant, pleinement ses effets, qu'après que les textes nécessaires à son application auront été pris,
- la loi n° 2004-12 du 13 février 2004, relative aux contrats de Construction – Exploitation - Transfert de propriété. Encore peu appliqué, ce texte n'a été jusqu'ici, semble - t'il, utilisé que dans un seul cas connu : celui de la construction de l'autoroute à péage Dakar - Diamniadio<sup>16</sup>.

Par ailleurs, un certain nombre de textes, également de portée générale, ont une incidence significative sur la gestion du secteur des transports. Il s'agit, en particulier :

- du Code de l'environnement qui généralise la réalisation d'études d'impact environnemental pour tous les projets d'infrastructure,
- du Code de l'urbanisme dont les dispositions édictent des règles auxquelles est soumis le secteur des transports,
- du Code des marchés publics.

Enfin, il existe également un certain nombre de dispositions de droit international ou régional qui s'appliquent au secteur des transports.

#### **1.2.5. Recommandations**

Il est recommandé que le processus d'élaboration et d'adoption du projet de décret nécessaire à la mise en application de la loi la loi n° 2003-04, portant loi d'orientation des transports terrestres, soit conduit à son terme.

<sup>16</sup> Source Banque Mondiale. Etude sur les PPP au Sénégal



## II. LA REVUE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

### 2.1. Le transport routier

Le transport routier joue un rôle capital en matière économique et sociale. La route est en effet le principal moyen de déplacement pour les personnes et les biens au Sénégal et représente plus de 90 % de l'activité du secteur des transports, dans son ensemble. Le transport routier représente environ 300.000 emplois, généralement informels et reste un élément essentiel pour l'amélioration de l'accès des populations, en particulier en zone rurale, aux services de santé, ou d'éducation.

#### 2.1.1. Description générale et consistance du réseau routier

Au Sénégal, les routes sont intégrées dans deux réseaux distincts, le réseau routier classé et le réseau routier non classé, à l'issue d'une procédure administrative de classement organisée par les dispositions :

- de la loi n° 74-20 du 24 juin 1974, portant classement du réseau routier national et fixant le régime domanial de ce réseau,
- du décret n° 74 -718 du 14 juillet 1974, relatif au classement du réseau routier national,
- et des arrêtés interministériels n° 15097 du 14 décembre 1985 et 5201 du 11 avril 1987, relatifs au classement du réseau routier national.

##### 2.1.1.1. Le réseau routier classé

###### 2.1.1.1.1. Le cadre juridique

Aux termes des dispositions de la loi n° 74-20 du 24 juin 1974 précitée, une route est considérée comme classée lorsqu'elle est incorporée au domaine public routier de l'Etat par un acte de nature réglementaire qui peut être :

- un décret sur le rapport conjoint du Ministre chargé des Travaux Publics, du Ministre de l'Intérieur et du Ministre chargé des Finances, lorsque la route en cause a une longueur d'au moins 50 kms,
- un arrêté conjoint du Ministre chargé des Travaux Publics, du Ministre de l'Intérieur et du Ministre chargé des Finances, lorsque cette longueur est inférieure à 50 kms.

Le décret ou l'arrêté peut être pris, indifféremment, avant ou après la construction de la route.

**Le classement d'une route est particulièrement important puisqu'il a pour effet de confier la gestion de la route à l'Etat et lui permet de créer des servitudes de voiries, dont, notamment, l'interdiction d'occuper les abords de la route sans autorisation.**

La loi et son décret d'application définissent quatre (4) classes de routes :

- les routes nationales (RN), qui assurent des liaisons entre plusieurs régions du pays ;
- les routes régionales (RR), qui complètent le réseau de routes nationales et assurent des liaisons entre deux régions et/ou entre deux ou plusieurs départements à l'intérieur d'une même région ;
- les routes départementales (RD), qui assurent la desserte d'un département ;
- et les voies urbaines (VU), lorsque ces voies sont à grande circulation ou assurent des liaisons rapides à l'intérieur d'une ville.

La loi dispose encore que le classement d'une route ou son reclassement à la catégorie supérieure ne peut être prononcé que dans la mesure où les dépenses d'entretien ont été prévues par la loi de finances de l'année où intervient le classement ou le reclassement ».

###### 2.1.1.1.2. La longueur du linéaire et les dimensions des surfaces de roulement et des emprises

###### ▪ La longueur du linéaire

Le premier classement a été opéré par le décret n° 74 -718 du 14 juillet 1974 susmentionné et a porté sur un linéaire d'environ 10 000 kms. La longueur du réseau classé a été légèrement augmentée, les arrêtés interministériels n° 15097 du 15 décembre 1985 et n° 5201 du 11 avril 1987 ayant procédé au classement d'environ 160 kms supplémentaires de routes, portant ainsi à 10 200 kms, environ, la longueur du réseau classé<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Cf Etude sur la classification routière précitée. L'étude précise, en outre, que « les modifications apportées par ces actes ont concerné les routes nationales (+ 25 km), les routes départementales (+87,095 km) et les voies urbaines (+ 71,590 km). Pour cette dernière classe, l'augmentation du linéaire (non compris 2 voies classées de Rufisque) découle de la prise en compte d'une part, de voies additionnelles pour les villes de Dakar, Ziguinchor et Saint Louis qui étaient seules à être concernées par le classement de 1974 et d'autre part, des voies des villes



**Tableau 2 : caractéristiques générales du réseau routier classé légal**

Désignation	Route revêtue Km (1)	Route en terre (2) Km	Route non aménagée (3) Etat naturel km	Total km	%
Routes nationales	2 973,513	-	463,54	3 437,053	33,65 %
Routes régionales	602,777	188,874	314,800	1 106,451	10,83 %
Routes départementales	908,627	1865,023	2 701,727	5 475,377	53,61 %
Voies urbaines	195,541	-	-	195,541	01,91 %
<b>Total</b>	<b>4 680,458</b> <b>(45,83%)</b>	<b>2 053,897</b> <b>(20,10%)</b>	<b>3 480,067</b> <b>(34,07%)</b>	<b>10 214,415</b>	<b>100 %</b>

Source : DTP. Etude d'élaboration d'une nouvelle classification routière. El Hadj Babaly Dème. 2007

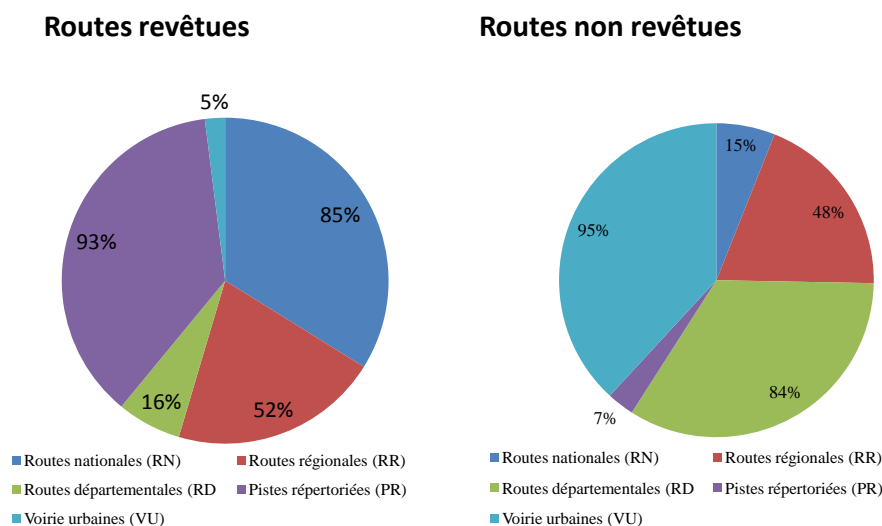
A partir de 2000, toutefois, pour des raisons pratiques, le Ministère en charge des Infrastructures a estimé nécessaire d'assurer lui-même la gestion d'un certain nombre de voies, essentiellement des pistes. Il a créé, de fait, en dehors de tout cadre légal, une catégorie nouvelle de routes, les « **pistes répertoriés** » qu'il considéré comme faisant désormais partie intégrante du domaine public routier.

Ces adjonctions ont concerné environ 4 000 kms de routes et porté la longueur totale du linéaire pris en charge par l'Etat à **14 805 kms** si l'on se réfère aux chiffres qu'utilise la DTP et l'AATR<sup>18</sup> et qui résultent d'une inspection menée en 2005 ou à **14 314 kms** si l'on prend en compte les chiffres produits par la DTT et publiés par l'ANSD<sup>19</sup>.

Ainsi, il existe aujourd'hui deux réseaux classés : un réseau classé légal mais non véritablement opérationnel et un réseau classé de fait, qui sert de cadre de référence officiel aux interventions de l'Etat. Des tentatives de régularisation ont été initiées successivement en 1998 et en 2000, mais sans succès.

Comme l'indique le tableau ci-après, le réseau classé est constitué, pour 1/3, environ de routes revêtues (4 265 kms) et 2/3, de routes non revêtues (10 311 kms).

**Graphique 1 : Répartition du réseau routier classé par type et classe de routes**



de Diourbel, Louga, Thiès, Kaolack. ». L'étude précise, enfin, que « deux voies urbaines de la ville de Rufisque qui figuraient dans le décret de 1974, ont été supprimées, ce qui est assimilable à un déclassement de fait. ».

<sup>18</sup> CF. Etude sur la classification routière précitée. A noter qu'une autre étude réalisée en décembre 2005 à la demande de la DTP, et portant sur les charges à l'essieu estime la longueur du linéaire classé à 14 634 kms.

<sup>19</sup> ANSD. Situation économique et sociale du Sénégal. Edition 2007. Octobre 2008.



Le tableau ci-après donne la répartition du réseau classé par région. Il met en relation la superficie des régions<sup>20</sup> et la longueur des différents linéaires. Des projets d'arrêtés de classement ont été élaborés qui prévoyaient en outre de prendre en compte l'impact du nouveau découpage administratif survenu en 2001 et portant le nombre de régions à dix (10) contre sept (7) antérieurement. Ils n'ont jamais été signés<sup>21</sup>.

**Tableau 3 : répartition régionale du réseau routier classé**

Régions	Superficie		Linéaire (en km)					Total
	Km2	%	RN	RR	RD	VU	PR	
Dakar	547	0.28%	56	21	41	129	489	305
Ziguinchor	7 352	3.75%	192	126	513	16	279	1 126
Diourbel	4 903	2.50%	119	85	151	26	162	542
St-Louis	19 241	9.82%	559	162	127	17	348	1 213
Tambacounda	59 542	30.38%	758	-	2447	-	536	3 740
Kaolack	15 449	7.88%	272	56	607	7	493	1435
Thiès	6 670	3.40%	180	94	556	12	119	961
Louga	24 254	12.37%	98	178	333	13	830	1451
Fatick	7 910	4.04%	194	85	268	-	265	813
Kolda	21 112	10.77%	410	189	512	-	825	1 939
Matam	29 041	14.82%	524	197	20	-	312	1 052
<b>Total</b>	<b>196.012</b>	<b>100%</b>	<b>3 361</b>	<b>1 193</b>	<b>5 575</b>	<b>230</b>	<b>4 216</b>	<b>14 577</b>

Source ANSD<sup>22</sup> et AATR<sup>23</sup>

▪ **Les dimensions de la surface de roulement et des emprises**

97% des routes revêtues et 91% des routes en terre du réseau classé ont une surface de roulement comprise entre 6 et 7 mètres<sup>24</sup>.

S'agissant des emprises, leur largeur est fixée par l'arrêté n° 15 097 du 14 décembre 1985 susmentionné, comme suit :

- RN : 40 mètres
- RR : 30 mètres
- RD : 20 mètres

Il semble, au regard des difficultés rencontrées lors de la construction de l'autoroute Dakar – Diamniadio, que ces dimensions ne soient pas nécessairement suffisantes, en particulier, lorsque, notamment, le doublement voire le triplement des voies d'une route à deux voies déjà existante paraît être la solution la mieux indiquée, pour répondre à l'accroissement continu du trafic.

### 2.1.1.1.3. L'état du réseau

D'une manière générale, l'état des routes est insatisfaisant. Selon les chiffres fournis par l'AATR<sup>25</sup>, à partir d'une inspection réalisée en 2005, dans le cadre de la préparation du Programme Triennal Glissant 2007-2009, il apparaîtrait qu'en dépit des lourds efforts financiers consentis par l'Etat, avec l'appui des partenaires au développement, près de la moitié des routes revêtues (47%) et les 3/4 des routes non revêtues (73%) seraient en état de dégradation avancée avec un taux de dégradation d'au moins 15%.

Toujours selon l'AATR, seules 35% des routes revêtues et 15% des routes non revêtues seraient, a contrario, en bon état.

<sup>20</sup> Les chiffres sont de 2006 et ne tiennent pas compte des derniers changements intervenus dans le découpage administratif du Sénégal.

<sup>21</sup> Selon l'étude précitée sur la classification routière, ces projets d'arrêté n'étaient pas conformes à la loi de 1970 pour au moins deux (2) raisons. D'une part, ils instituaient une 5<sup>ème</sup> classe de routes, les « pistes répertoriées » et d'autre part, ils entendaient classer des linéaires d'une longueur supérieure à 50kms. Or, la création d'une nouvelle classe de route est du domaine de la loi et le classement d'un linéaire de 50 kms ou plus, nécessite la prise d'un décret.

<sup>22</sup> ANSD. Situation économique et sociale du Sénégal. Op. Cit.

<sup>23</sup> Comme on le voit les chiffres ne concordent pas entièrement. La longueur du réseau classée est de 14 577 km selon l'AATR et de 14 314 kms, selon le DTT.

<sup>24</sup> MIHUAT/DTP. Etude d'élaboration d'une nouvelle classification routière. El Hadji Babaly Dème. Op. Cit.

<sup>25</sup> Cf. ANSD. Situation économique et sociale du Sénégal. Edition 2007. Op. Cit.



Tableau 4 : Etat du réseau routier classé en 2007

Catégorie de route	Bon état Dégradation de chaussée inférieure à 5%		Etat moyen Dégradation de chaussée comprise entre 5 et 15%		Mauvais état Dégradation de chaussée supérieure à 15%	
	Routes revêtues	Routes non revêtues	Routes revêtues	Routes non revêtues	Routes revêtues	Routes non revêtues
Indice de rugosité	IRI =	IRI =	IRI =	IRI =	IRI =	IRI =
RN	35%	00%	14%	01%	51%	99%
RR	34%	20%	24%	08%	42%	72%
RD	36%	24%	24%	14%	40%	62%
VU	27%	00%	22%	00%	41%	100%
PR	50%	08%	18%47%	10%	03%	82%
<b>Total</b>	<b>35%</b>	<b>15%</b>	<b>18%</b>	<b>12%</b>	<b>47%</b>	<b>73%</b>

Source : AATR. Programme triennal glissant 2007-2009<sup>26</sup>

Les raisons de la dégradation prononcée du réseau routier classé ne tiennent pas uniquement à son âge. Un certain nombre de comportements constituent de véritables agressions perpétrées contre le patrimoine routier. Il s'agit essentiellement du non respect de la réglementation relative aux charges à l'essieu qui occasionnent chaque années des dégâts évalués à une trentaine de milliards de francs cfa, ou encore des coupures inappropriées de routes effectuées lors des travaux entrepris par les concessionnaires de services publics sur leurs réseaux souterrains. Généralement non sanctionnés, ces actes perdurent encore.

#### 2.1.1.1.4. Les contraintes liées à la configuration du réseau classé

La situation actuelle est problématique à plus d'un titre. Outre l'imprécision des chiffres relatifs à la consistance exacte du réseau classé et l'existence d'un risque juridique avéré en cas de litige mettant en cause l'Etat à l'occasion de ses interventions sur la partie de réseau classé de fait, se posent en effet de nombreuses difficultés. Celles-ci ont été parfaitement analysées<sup>27</sup> et peuvent être résumées et complétées comme suit :

- il est apparu à l'usage, que la loi n° 74-20 du 24 juin 1974 précitée, ne définissait pas de manière suffisamment précise les différentes classes de route. Cette relative imprécision justifierait en partie la création d'une nouvelle catégorie de routes : les pistes répertoriées ;
- la subordination du classement d'une route à l'inscription préalable du montant de son entretien dans la loi de finances qu'impose la loi de 1970, est restrictive. Au demeurant, cette obligation légale n'est probablement pas respectée dès lors que les montants régulièrement inscrits au budget de l'Etat au titre de l'entretien des routes sont inférieurs aux minima estimés à 30 milliards fca pour le réseau dit « prioritaire » et à 48 milliards pour l'ensemble du réseau classé ;
- le classement actuel ne prend pas en compte les créations de routes les plus récentes ;
- en l'état de la législation, l'autoroute Dakar-Diamniadio, qui n'entre dans aucune des classes existantes, ne pourrait intégrer le patrimoine routier de l'Etat ;
- les redécoupages successifs du territoire qui ont porté à 14, le nombre de régions. Ils ont, par conséquent, une incidence sur le classement actuel, dont il doit être tenu compte ;
- enfin, la pertinence des classes dans lesquelles certaines routes ont été intégrées ne serait pas parfaitement avérée. Ce serait notamment le cas pour la R23 (carrefour Ndiaye – Sitaba), la R40 (Podor - Guédé - Ndioum - Cascas - Saldé), la R41 (Oréfondé - Diorbiwol - Croisement R42) et la R42 (Kaédi - Matam - Ordoldé – Semmé) qui répondaient plus à la définition de routes départementales qu'à celle des routes régionales.

Ce serait également le cas pour de nombreuses routes départementales dont la zone d'influence se limite à une seule communauté rurale et n'ont par conséquent, qu'un intérêt purement local ou, enfin, pour certaines des voies urbaines - les rues Carnot, Jules Ferry ou encore Dodds – qui ne constituent pas des voies à grande circulation ou qui n'assurent pas de liaisons rapides à l'intérieur de Dakar, comme le requiert la loi. En tout état de cause, sans préjuger de la pertinence ou non de ces remarques, il paraît acquis, qu'après plus de vingt ans, le classement devrait être réactualisé pour tenir compte des mutations que subi le milieu que traverse la route.

<sup>26</sup> Idem.

<sup>27</sup> Cf. Etude d'élaboration d'une nouvelle classification routière. Op. cit.



### 2.1.1.1.5. Les recommandations

Compte-tenu de l'importance du classement des routes, en particulier pour la détermination des responsables de leur gestion, il est recommandé de finaliser la revue de la législation et de la réglementation en vigueur et, à cet égard, il est proposé que les projets de textes relatifs au classement des routes soient transmis au Secrétariat Général du Gouvernement, pour examen et circularisation.

#### 2.1.1.2. Le réseau non classé

##### 2.1.1.2.1. Le cadre juridique

La loi n° 74-20 du 27 juillet 1974, portant classement du réseau routier national et fixant le régime domanial de ce réseau définit, a contrario, le réseau non classé en indiquant que **toute route n'ayant fait l'objet ni d'un décret ni d'un arrêté de classement est réputée non classée**, son utilisation, comme voie de communication, résultant simplement d'un usage ou d'un état de fait.

##### 2.1.1.2.2. La longueur du linéaire et dimension des surfaces de roulement et des emprises

Estimé à environ **60 000 kms**, compte non - tenu des routes incorporées de fait dans le réseau classé. Le réseau non classé est mal connu. Il est constitué pour l'essentiel de pistes et de chemins à l'état naturel, peu ou pas du tout entretenus, et dont l'inventaire et l'inspection restent encore à faire.

Les routes non classées incorporées de fait au réseau classé sont les plus connues. Elles sont répertoriées par l'AATR et intégrées dans la banque de données routières. Cette partie du réseau a une longueur d'environ **4 600 kms**. Ces routes, dont la largeur n'excéderait pas 4 mètres, auraient été enregistrées comme routes à deux voies. Or, il semblerait, selon les experts, qu'une surface de roulement comprise dont la largeur ne serait pas supérieure à 4 mètres n'aurait pas les dimensions requises pour constituer une route à deux voies<sup>28</sup>, au sens de la réglementation en vigueur.

Parmi les routes non classées et non incorporées de fait au réseau classé et dont on connaît les caractéristiques, figurent, notamment :

- un linéaire d'environ 1500 kms, dont la construction, la réhabilitation ou l'entretien a été pris en charge par des projets de développement (PNIR ou PST2, notamment), ou par les sociétés nationales de développement agricoles (SAED et SODEFITEX, en particulier),
- une partie des voies urbaines des communes,
- l'autoroute à péage, gérée par l'APIX.

#### 2.1.2. Parc automobile et trafic sur le réseau

##### 2.1.2.1. Parc automobile

Les estimations réalisées par les services de la DTT font ressortir que 17 069 véhicules ont été immatriculés en 2007, contre 14 472 véhicules en 2006. Le total du parc automobile immatriculé est donc de 280 594 véhicules au 31 décembre 2007, soit une hausse de 6,5% par rapport à l'année 2006.

L'analyse de la répartition régionale du parc, qui figure au tableau 6, ci-après, met en évidence un important déséquilibre régional au profit de la Région de Dakar qui représente **72,5%** du parc, suivie de celles de Thiès (8,8%) et de Diourbel (5,2%).

Tableau 5 : évolution du parc automobile par région, de 2005 à 2007

REGIONS	2005	2006	2007	Variation 2006/2007 en %
Dakar	182 554	191 782	206 440	06,1%
Diourbel	13 296	13 720	14 511	05,8%
Fatick	1 256	1 285	1 383	07,6%
Kolda	1 727	1 940	2 215	14,2%
Kaolack	7 571	8 281	9 238	11,6%
Louga	6 921	7 366	7 985	08,4%
Matam	29	106	206	94,3%
Saint Louis	7 211	7 636	8 021	05,0%
Tambacounda	3 636	4 162	4 465	07,3%
Thiès	21 655	23 325	24 592	05,4%
Ziguinchor	3 197	3 922	4 538	15,7%
Total	249 053	263 525	280 594	06,5%

Source : Direction des Transports terrestres<sup>29</sup>

<sup>28</sup> Idem.

<sup>29</sup> ANSD. Situation économique et sociale du Sénégal. Edition 2007. Op. Cit.





### 2.1.2.2. Trafic sur les routes classées

Les enquêtes de comptage des trafics ne portent que sur le réseau classé. Les résultats de la dernière enquête, effectuée en 2007, n'ayant pu être obtenu, cet aspect sera examiné, à titre de référence, à travers ceux de l'enquête du même type, réalisée en 2002<sup>30</sup>.

Les principaux résultats fournis par cette enquête sont les suivants :

- trafic moyen journalier sur l'ensemble du réseau routier classé, tous véhicules confondus : 953 véhicules,
- trafic moyen journalier sur l'ensemble des routes nationales : 2 665 véhicules,
- trafic moyen journalier sur l'ensemble des routes nationales, hors tronçons situés dans la région de Dakar : 1 711 véhicules,
- trafic moyen journalier sur l'ensemble des routes régionales : 503 véhicules,
- trafic moyen journalier sur l'ensemble des routes départementales : 1 398 véhicules,
- trafic moyen journalier sur l'ensemble des routes départementales, hors tronçons situés dans la région de Dakar : 334 véhicules.

### 2.1.3. Gestion du réseau routier

Sous ce chapitre, il sera successivement examiné deux aspects essentiels de la gestion du patrimoine routier, tant pour leur importance socio-économique, que pour les problèmes qu'ils posent en pratique :

- la construction des infrastructures à travers le financement de l'investissement, la sélection des entreprises et la qualité des travaux ;
- l'entretien des infrastructures, au regard des mécanismes de financement existants, de la valorisation des ressources locales et des mesures prises ou à prendre pour réduire les atteintes à l'intégrité du réseau routier.

Ces différents aspects seront précédés par un rapide rappel du cadre juridique définissant les règles de gestion du patrimoine routier.

#### 2.1.3.1. Le cadre juridique de gestion de la construction et de l'entretien routier

##### 2.1.3.1.1. Le réseau classé

Conformément aux dispositions de la loi n° 74-20 du 27 juillet 1974, portant classement du réseau routier national et fixant le régime domanial de ce réseau, la gestion du réseau classé incombe à l'Etat. Jusqu'en 2000, l'Etat exerçait ses prérogatives de gestion à travers la Direction des Travaux Publics du Ministère en charge des Routes.

Depuis 2000, aux termes du décret n° 2000-686 du 3 août 2000, le dispositif de gestion a été modifié. L'AATR exerce désormais, par délégation de l'Etat, la maîtrise d'ouvrage pour les travaux routiers, sous la tutelle du Ministère en charge des routes et sous le contrôle de son organe délibérant, le Conseil des Routes.

Outre sa mission de contrôle, le Conseil des Routes est également chargé de conseiller le Gouvernement en matière de gestion routière.

Quant à la Direction des Travaux Publics, elle est désormais en charge de l'élaboration des politiques, de la planification des programmes routiers, de la mise en œuvre de la stratégie nationale de transport rural et de la gestion des bacs, conformément aux dispositions de l'arrêté n° 00501 du 22 juin 2001 qui la réorganise.

Pour exercer ses missions, l'AATR a bénéficié, dans le cadre du PST II, d'un important soutien financier public qui lui a permis de se doter de méthodes et d'outils modernes de gestion du patrimoine routier.

S'agissant des méthodes, l'AATR combine l'utilisation de quatre outils principaux :

- les campagnes nationales de mesures,
- une banque de données routières,
- un Programme d'Entretien Routier Annuel (PERA),
- un Programme Triennal Glissant (PTG).

L'AATR effectue de manière régulière, des campagnes nationales de mesures destinées à lui permettre de connaître de manière précise, l'état du réseau et d'anticiper sur son évolution. Ces campagnes sont de nature diverses (inspections sommaires, comptages routiers, mesures des normes de déflexion et d'uni, sondages, etc.). De 2002 à 2007, comme indiqué dans le tableau 7, ci-après, l'AATR a réalisé six (6) campagnes nationales de mesures.

<sup>30</sup> Ces chiffres sont fournis par l'étude précitée sur le classement des routes.



Tableau 6 : nombre de campagne nationales de mesure effectuées de 2001 à 2007

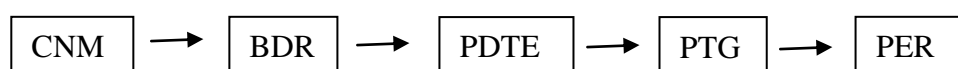
Année	Campagnes nationales de mesures		PTG
2002	IS - 2002	Campagne nationale de relevés d'inspections sommaires sur les routes revêtues et non revêtues.	2003-2005
	CR-2002	Campagne nationale de comptage routier.	2003-2005
2005	DS-2005	Campagne nationale de mesure de déflexion et de sondage sur le réseau de routes revêtues.	2007-2009
	IS-2005	Campagne nationale de relevés d'inspections sommaires sur les routes revêtues et non revêtues.	2007-2009
2007	CR-2007	Campagne nationale de comptage routier.	2008-2010
	DS-2007	Campagne nationale de mesure de déflexion et de sondage sur le réseau de routes revêtues.	2008-2010
	IS-2007	Campagne nationale de relevés d'inspections sommaires sur les routes revêtues et non revêtues.	2008-2010

Ces campagnes lui fournissent des informations qui sont stockées et traitées dans une Banque de Données Routières particulièrement performante. Ce traitement lui permet de définir, sur la base d'une évaluation du rapport coût avantage pour chaque opération projetée, un réseau routier prioritaire et d'en évaluer de manière assez précise, les coûts d'entretien<sup>31</sup>. Il lui permet également d'évaluer les coûts d'entretien de l'intégralité du réseau classé (réseau légal et réseau classé de fait, soit 14 805 km (ou 14 314 kms si l'on prend en compte les chiffres produits par la DTT)<sup>32</sup>.

Pour évaluer le rapport coût – avantage des travaux routiers et, ainsi, optimiser l'utilisation des ressources publiques, l'AATR utilise un logiciel spécifique, le **Highway Development and Management Version 4** (HDM-4), préconisé par la Banque mondiale. Ce logiciel utilise des modèles calés sur des expériences pratiques réalisées au Kenya, au Brésil, aux Caraïbes et en Inde. Il permet de simuler :

- l'évolution du comportement des chaussées selon diverses options d'entretien et de réhabilitation ;
- les divers coûts liés à la collectivité et aux usagers de la route, en termes, notamment, de :
  - o coûts globaux d'entretien périodique et de routine,
  - o coûts d'exploitation des véhicules,
  - o coûts de temps de parcours des usagers.

Tous les trois ans, sur la base de ces renseignements, l'AATR prépare un programme triennal d'entretien routier, dit Programme Triennal Glissant (PTG) qu'elle actualise chaque année en préparant un Programme d'Entretien Routier Annuel (PERA). Le Programme Triennal Glissant s'insère, lui-même, dans un Programme Décennal de Travaux d'Entretien Routier (PDTER). Ce processus est résumé comme suit :



Enfin, à côté de l'AATR, d'autres structures se sont vues confier une délégation de maîtrise d'ouvrage pour les travaux routiers. Il s'agit, notamment, de l'AGETIP, de l'APIX, de l'ANOCI et, plus récemment, du MCA. Toutefois, ces délégations ont un caractère spécial et non pas universel comme c'est le cas pour la délégation confiée à l'AATR.

### 2.1.3.1.2. Le réseau non classé

Si la loi n° 74-20 du 27 juillet 1974, portant classement du réseau routier national et fixant le régime domanial de ce réseau pose le principe de l'existence d'un réseau routier non classé et en définit les caractéristiques, elle ne donne, en revanche, aucune indication sur les modalités de sa gestion.

En pratique, ce réseau est pourtant géré par les collectivités locales, en vertu des dispositions des textes organisant la décentralisation. En réalité, ces textes ne confèrent pas toujours la gestion du réseau routier non classé aux collectivités **de manière expresse** et leur portée diffère selon le type de collectivité concernée.

<sup>31</sup> Ces coûts sont actuellement de l'ordre de 30 milliards de francs cfa par an pour le réseau classé prioritaire et de 46 milliards de francs cfa, pour le réseau classé, dans son ensemble.

<sup>32</sup> Cf. supra p. 24 et suivantes.



#### a) Les communes

Ce n'est pas le Code des collectivités locales qui fonde leur compétence en matière de gestion de route mais bien plutôt la loi n° 96-07 du 22 mars 1996, portant transfert de compétence aux régions, aux communes et aux communautés rurales. Cette loi dispose en effet expressément, en son article 23, que « *Les communes sont chargées de la gestion de la voirie non classée située à l'intérieur du périmètre communal* ».

#### b) Les communes d'arrondissement

Le principe de leur compétence en matière de gestion des routes résulte de l'interprétation des dispositions des articles 8 et 31-7 de la loi n° 96-09 du 22 mars 1996, fixant l'organisation administrative et financière de la commune d'arrondissement et ses rapports avec la Ville. L'article 8 de ce texte, ne dispose que le Conseil de la commune d'arrondissement « *délibère exclusivement sur le désensablement et l'entretien des rues, places et espaces verts* ».

Quant à l'article 31-7, celui-ci précise que parmi les dépenses obligatoires devant être inscrites dans le budget annuel des communes d'arrondissement, figurent les dépenses d'entretien des rues et places publiques<sup>33</sup>.

#### c) Les communautés légales de communes

La compétence de la Communauté des Agglomération de Dakar (CADAK) en matière de gestion routière est clairement affirmée par les dispositions du décret n° 2004-1093 du 4 août 2004, qui la crée et l'organise. Ce texte dispose, en effet, que la CADAK est compétente pour « *la construction et l'entretien de la voirie communautaire* ». C'est une compétence particulièrement large puisqu'elle concerne tant la construction des routes que leur entretien.

Quant à la Communauté des Agglomérations Urbaines de Rufisque (CAR), sa compétence de gestion résulte des dispositions du décret institutif n° 2004-1094 du 4 août 2004, tel que modifié par le décret n° 2005-877 du 3 octobre 2005. Ce texte dispose, en effet, que la CAR est compétente pour « *la construction et l'entretien de la voirie communautaire* ».

#### d) Les communautés rurales

En ce qui concerne les communautés rurales, il n'existe pas de disposition expresse d'attribution de compétence en matière de gestion de routes à leur profit et c'est par interprétation des dispositions de l'article 195 de la loi n° 96-06 du 22 mars 1996, portant Code des collectivités locales, que l'on présume cette compétence.

Cet article dispose en effet que les Conseils ruraux ont compétence pour « *délibérer sur le classement, le reclassement, l'ouverture, le redressement, l'alignement, le prolongement, l'élargissement ou la suppression des voies et places publiques ainsi que sur l'établissement, l'amélioration, l'entretien des pistes et chemins non classés* ».

Par ailleurs, en introduisant une nouvelle catégorie de route, les « *pistes et chemins* » sans en donner les caractéristiques précises, ce texte pourrait poser des difficultés pratiques d'application<sup>34</sup>.

De tout de qui précède, il résulte que si toutes les collectivités locales, à l'exception notable des régions, disposent de compétences en matière de gestion routière, celles-ci résultent de dispositions légales ou réglementaires éparées, parfois implicites, de portée différente quant à l'étendue de ces compétences. Ces dispositions d'attribution de compétences introduisent parfois des notions nouvelles (pistes et chemins, voirie communautaire, etc.), sans en préciser les caractéristiques.

### 2.1.3.2. La construction des routes

Sous ce paragraphe, seront examinées les questions du financement, de la sélection des entreprises de construction et de la qualité des ouvrages routiers.

#### 2.1.3.2.1. Le financement de la construction des ouvrages routiers

L'Etat utilise, séparément ou en combinaison, divers mécanismes de financement de ses investissements routiers. Ainsi, outre les inscriptions au Budget Consolidé d'Investissement qu'il effectue, l'Etat recourt à l'aide publique bilatérale ou internationale, aux marchés financiers, à la signature de contrats de partenariat public-privé. L'Etat envisage également de mettre en place un fonds d'investissement pour le financement pérenne des infrastructures.

<sup>33</sup> Curieusement, cet article reste muet sur la question des montants à prévoir dans le budget annuel pour l'entretien des espaces verts, alors même que l'article 8, en confie expressément la charge aux communes d'arrondissement.

<sup>34</sup> Cf. Etude sur la classification routière précitée.



a) *Le financement de la construction des routes sur ressources propres de l'Etat*

De l'indépendance à la fin des années 70, le financement de la construction des routes était assuré directement par le budget de l'Etat et représentaient plus de 70% de ses dépenses en matière de transport.

La succession des crises économiques et financières survenues au cours des années 80 ont, toutefois, entraîné un ralentissement général de l'économie et un tarissement des ressources publiques, qui ont conduit l'Etat à réduire de manière drastique et pour une longue durée, ses investissements, sur ressources propres, en matière de construction routière.

En 2000, faisant le constat que les infrastructures existantes étaient, pour la plupart d'entre elles, dépassées et non aptes à faire face aux besoins croissants des entreprises et des populations, l'Etat a décidé de se doter de nouvelles infrastructures de transports, de deuxième, voire de troisième génération.

Or, l'évaluation du montant des investissements nécessaires à la construction de ces nouveaux ouvrages routiers a révélé une augmentation quasi exponentielle des coûts de construction. A titre d'exemple, sous l'influence de divers facteurs, l'autoroute Dakar-Diamniadio dont le montant s'élève aujourd'hui à **environ 320 milliards de franc cfa**, aurait coûté quatre fois moins cher, à prix constant, si sa construction avait été réalisée au cours des années 70 - 80.

De fait, l'Etat, comme du reste, la plupart des autres Etats de la sous – région, se trouve aujourd'hui dans l'incapacité de faire face seul, sur ces ressources propres, au financement de la construction d'infrastructures routières.

b) *Le recours à l'aide extérieure*

D'une manière générale et cela, depuis les ajustements structurels des années 80, le financement des investissements (construction, réhabilitation et entretien périodique) dans le domaine routier, est essentiellement assuré par des partenaires au développement avec une contrepartie de l'Etat<sup>35</sup>.

Toutefois, depuis le début des années 90, les partenaires traditionnels bilatéraux ou multilatéraux sont de moins en moins enclins à financer de nouvelles routes et leur contribution financière dans ce domaine reste relativement modeste. Au demeurant, ils privilégient désormais l'entretien des routes existantes plutôt que la création de routes nouvelles qui, faute d'entretien adéquat, se dégradent à un rythme tel que la question de leur réhabilitation se pose parfois au bout de 2 ou 3 ans.

Depuis 2000, l'Etat, cherche à diversifier sa coopération et il se tourne davantage vers de nouveaux partenaires (pays arabes, Chine, Inde, Iran et autres pays du Sud), plus souples dans leur coopération. Ce changement de cap semble porter ses fruits, si l'on en juge par le nombre de projets financés, en tout ou partie, par ce biais<sup>36</sup>. L'Etat souhaite aujourd'hui davantage structurer cette nouvelle coopération et renforcer son orientation vers la couverture des besoins d'infrastructures. La création récente d'une Direction Centrale de la Coopération logée au sein du ministère en charge des Infrastructures de transport traduit cette préoccupation.

c) *Le recours aux marchés financiers*

Le marché financier national présente un intérêt non négligeable. En 2002, les avoirs financiers mobilisables y étaient, en effet, estimés à environ 1 000 milliards de francs cfa<sup>37</sup>. Le marché financier de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) présente également un intérêt certain. En 2002, il était estimé à environ 3 000 milliards de francs cfa<sup>38</sup>, Sénégal non compris.

Nonobstant la crise financière et économique mondiale actuelle, les possibilités financières qu'offre le marché de l'UMOA, en 2009, sont du même ordre.

**Tableau 7 : état des avoirs financiers de l'UMOA et du Sénégal en 2002**

Institution	Avoirs financiers 2002 (en millions de francs cfa)
Banques UMOA sauf Sénégal	3 004,886
Banques Sénégal	873,263
Compagnies d'assurance UMOA sauf Sénégal	357,362
Compagnies d'assurance Sénégal	89,000
Fonds de pension UMOA sauf Sénégal	140,536
IPRES Sénégal	35,000
<b>Total</b>	<b>4 428, 831</b>

**Source : USAID. Chemonics International Inc. Le potentiel de partenariat public-privé au Sénégal.**

<sup>35</sup> Ces dernières années, toutefois, des projets importants de construction de routes ont été financés entièrement sur les ressources du BCI. C'est en particulier le cas de la première tranche de l'autoroute à péage Malick Sy – Pikine.

<sup>36</sup> C'est en particulier le cas pour l'ensemble des constructions réalisées par l'Agence Nationale pour l'Organisation de la Conférence Islamique (ANOI).

<sup>37</sup> BCEAO. Rapport annuel de la Commission bancaire 2002.

<sup>38</sup> Idem.



En pratique, un certain nombre de travaux d'infrastructures ont été entièrement ou partiellement financés par des fonds levés sur le marché communautaire au moyen d'emprunts obligataires. C'est en particulier le cas du PAD dont le financement de sa modernisation a, en partie, été financé par ce biais<sup>39</sup>.

Cette source de financement connaît, toutefois, des limites, qui tiennent à l'étroitesse du marché, à sa faible profondeur, ou encore au peu de compatibilité des conditions liées au montant des emprunts et à leur durée de remboursement, avec les exigences des projets routiers.

Il ne semble pas que ce moyen ait été déjà utilisé pour financer un projet routier au Sénégal. Les limites intrinsèques sus évoquées mais également les délais d'amortissement des projets routiers, tout comme les accords passés avec le FMI relatifs à la gestion de la Dette publique, en sont probablement l'une des principales explications.

Le recours aux marchés financiers devrait, toutefois, être utilisé davantage qu'il ne l'est aujourd'hui, en raison des possibilités qu'il offre, et ce, malgré ses limites. Le cas du montage financier mis en place par la SONES est une parfaite illustration de ces possibilités et de la disponibilité des banques à financer à des conditions préférentielle, les opérations de construction d'infrastructures, lorsque celles-ci font l'objet d'un dossier bancable.

La SONES a obtenu un prêt d'un montant relativement élevé (11,25 milliards de francs cfa) auprès d'un consortium bancaire CBAO et BOAD) à des conditions raisonnables (6% l'an), sans avoir eu besoin d'une quelconque garantie de l'Etat. Elle a, pour cela, accepté qu'une partie de la redevance d'eau prélevée par la SDE sur les usagers, soit régulièrement versée sur un compte séquestre et intégralement affectée au paiement des échéances de ce prêt. Les travaux projetés ont été entièrement réalisés et il ne semble pas qu'à ce jour, des difficultés soient survenues dans l'exécution des obligations réciproques des parties.

d) *Le recours aux Partenariats Publics - Privés (PPP)*

▪ **Définition et caractéristique des PPP**

Technique de financement par laquelle les avoirs, le financement et les garanties publics s'allient avec les financements, l'expertise et les capacités de gestion des opérateurs privés, les PPP sont l'objet, depuis 2000, d'une attention soutenue de l'ensemble des acteurs de développement (Etat, secteur privé et partenaires financiers et techniques).

Les syndicats de travailleurs et, dans une moindre mesure, la société civile, paraissent, en revanche, plus réticents à ce type de financement, pour des raisons en partie idéologiques.

En règle générale, les PPP sont des conventions à formes multiples<sup>40</sup>, de longues durées, passées entre partenaires publics et privés qui fixent les résultats à atteindre pour l'exécution d'un service d'intérêt général. Ces conventions établissent également un partage précis des responsabilités incombant à chacune des parties, des investissements à réaliser, des moyens à mettre en œuvre et des bénéfices escomptés. Ils se caractérisent par quatre éléments fondamentaux :

- une gestion par des opérateurs privés,
- un suivi du service par la personne publique, prévu conventionnellement et/ou par voie de règlement,
- la réalisation d'aménagements physiques destinés à améliorer la fourniture de services,
- la réalisation d'un profit au bénéfice de l'opérateur privé.

▪ **La législation en vigueur**

Premier pays de la sous région à s'en être doté, le Sénégal dispose d'une législation spécifique aux PPP, constitué par :

- la loi n° 2004-12 du 13 février 2004, relative aux contrats de Construction – Exploitation - Transfert de propriété ;
- la loi n° 2004-14 du 13 février 2003, instituant le Conseil des Infrastructures,

<sup>39</sup> La construction du nouveau Terminal à Conteneurs (TAC) d'un coût global de 16 milliards de francs cfa, a été financée par un emprunt obligataire.

<sup>40</sup> Les PPP peuvent revêtir une multitude de formes, parmi lesquelles on peut citer, sans que cela ne soit exhaustif, les contrats dits : CEE (construction, entretien et exploitation), CCF (conception, construction et financement), CPF (contrats de péage fictif), CAET (contrat d'affermage, d'exploitation et de transfert), CTE (construction, transfert et exploitation), CET (construction, exploitation et transfert), CCM (construction clés en main), etc.



- le décret n° 2007-169 du 13 février 2007, fixant le contenu du contrat de Construction, Exploitation, Transfert (CET) d'infrastructures,
- le décret n° 2007-170 du 13 février 2007, autorisant le lancement de la procédure de passation d'un contrat de Construction, Exploitation, Transfert (CET) du projet d'autoroute à péage Dakar – Diamniadio.

Un certain nombre de griefs ont été portés contre la loi CET. En particulier, il lui a été reproché d'être trop restrictive et de ne s'appliquer qu'à un type particulier de PPP, les contrats CET. Ce reproche ne résiste pas à l'analyse. L'article 1<sup>er</sup> de la loi CET dispose en effet que celle-ci « s'applique à tous les contrats en vertu desquels l'Etat, une organisation locale, un Etablissement public ou une société à participation financière publique majoritaire, charge un tiers, dénommé opérateur du projet, de **tout ou partie** des tâches suivantes : financer l'infrastructure qui est reconnue d'utilité publique, la concevoir, la construire, l'exploiter ou l'entretenir. ».

La portée de cet article est, en effet, extrêmement large. Elle couvre une gamme étendue de PPP, allant bien au-delà du seul contrat CET. C'est par conséquent son titre qui est réducteur et non la loi elle-même.

D'autres reproches ont été également exprimés, notamment :

- le caractère « confidentiel » de sa rédaction. Le secteur privé a reproché à l'Etat de ne pas l'avoir consulté pour son élaboration ;
- l'exigence d'une expérience antérieure de PPP pour être éligible aux marchés passés sous l'empire de la loi CET. Aucun PPP n'ayant été formellement passé au Sénégal avant l'adoption de la loi CET, cette condition a été considérée comme une clause implicite d'éviction des opérateurs nationaux ;
- quant aux régies financières de l'Etat, elles ont fait valoir que la procédure actuelle, en ne les associant pas suffisamment en amont, ne leur permettait pas d'appréhender avec le maximum d'exactitude, l'impact des PPP sur les finances publiques et la capacité de l'Etat à prendre en charge les dépenses récurrentes liées aux projets ;
- les difficultés liées à l'utilisation du terme « autorité concédante », lorsque plusieurs ministères se partagent une même tutelle sur les infrastructures objet du PPP ;
- la non prise en compte des sociétés nationales dans la liste des personnes morales pouvant passer un PPP, alors que les SAPPM et les Etablissements publics y figurent ;
- l'utilisation par le Conseil des infrastructures, de critères d'évaluation imprécis. Il est disposé en effet, dans la loi n° 2004-14 du 13 février 2003, instituant le Conseil des Infrastructures, que le Conseil évaluera la «conformité» des PPP, «à la lumière des politiques d'Etat», sans préciser en quoi celles-ci consistent exactement,
- l'absence de délais impartis au Conseil des Infrastructures pour formuler ses remarques, en particulier sur l'avis d'appel d'offre et le dossier de pré-qualification, qui peut être source de retard,
- la représentation des partis politiques au sein du Conseil des infrastructures, jugée inappropriée,
- la publication des contrats au Journal officiel, non envisageable, en raison de leur caractère confidentiel.

C'est sans doute, en partie, en raison de ces imperfections, que peu d'autorités contractantes ont, jusqu'ici, recouru à la loi CET quand bien même certains des actes qu'elles passent tombent sous le coup de la loi CET.

Par ailleurs, le recours aux PPP n'est pas toujours le mode optimal de financement d'une infrastructure. Ainsi, par exemple, la mise en place d'un PPP pour le financement et la construction d'un nouveau terminal à conteneurs, au bénéfice du Pad était inscrite dans le PST2 et fortement encouragée par la Banque mondiale. Toutefois, après évaluation, le Pad a estimé plus économique de recourir à une procédure classique de financement - un emprunt obligataire - et a renoncé à passer un PPP.

De fait, en l'état, il semble qu'un seul projet, la construction de l'autoroute à péage, ait été formellement passé sous l'empire de la loi CET<sup>41</sup>.

Ce projet, était en discussion depuis **1978**, sans pour autant connaître d'avancée. C'est à partir de **2000** que sa réalisation concrète interviendra enfin. La phase 1, comprenant deux lots (tronçon Malick Sy-Patte d'oie et tronçon Patte d'oie-Pikine) a été entièrement financée sur les ressources du budget de l'Etat, et est en voie de complet achèvement. La phase 2 concerne la construction du tronçon d'autoroute Pikine-Diamniadio, long d'une vingtaine de km. Sa réalisation a fait l'objet d'un PPP passé avec l'entreprise Eiffage.

D'un montant global de **320 milliards de francs cfa**<sup>42</sup>, le **financement** du projet se répartit comme suit :

<sup>41</sup> Ce projet a été formellement autorisé par le décret n° 2007-170 du 13 février 2007, précité.

<sup>42</sup> Source Le Soleil, le Quotidien. 15 décembre 2009.



- Etat du Sénégal : 140 milliards de francs cfa,
- Eiffage : 58 milliards de francs cfa,
- Banque mondiale : 51 milliards de francs cfa,
- Agence Française de Développement : 40 milliards de francs cfa,
- Banque Africaine de Développement : 32 milliards de francs cfa.

Outre la construction de l'autoroute, le projet comprend également un important volet social (déplacement des populations, relogement et indemnisation de 2000 familles), et un volet environnemental non moins important (fermeture de la décharge de Mbeubeuss et construction d'une nouvelle décharge, réaménagement et mise en valeur de la forêt classée de Mbao). Il comprend, enfin un volet de restructuration de l'agglomération de Pikine (Assainissement et voirie) et la remise en état d'une voie destinée à servir d'alternative à l'utilisation de l'autoroute.

Démarré en 2005, le projet devrait, en principe être achevé et réceptionné en 2011.

*e) La mise en place d'un fonds d'investissement pour le financement des infrastructures*

Une étude est en cours, sous la supervision du Conseil Présidentiel de l'Investissement, pour déterminer les modalités de mise en place (structure juridique, sources de financement, dépenses éligibles, modalités opérationnelles, etc.), d'un fonds qui pourrait permettre de couvrir, de façon intégrale et pérenne, les besoins du pays en infrastructures de toute nature. Les résultats de cette étude sont attendus courant premier trimestre 2010.

### **2.1.3.2.2. La sélection des entreprises de construction et l'attribution des marchés de travaux**

Sous ce chapitre, seront successivement examinés les systèmes de classification des entreprises, d'attribution des marchés de travaux et d'octroi de préférences aux PME. Ces différents aspects sont, en effet, source de difficultés.

*a) le système de classification des entreprises*

Le système de classification des entreprises est régi par :

- le décret n°83-856, relatif à la qualification et à la classification des entreprises, entrepreneurs et artisans du BTP,
- le décret n°83-880 du 17 août 1983, portant création d'une commission nationale de qualification et de classification des entreprises, entrepreneurs et artisans du secteur du BTP,
- le décret n° 87-1275 du 10 octobre 1987, relatif au statut d'entreprise artisanale,
- l'arrêté interministériel n° 0093 PM du 14 janvier 2004, définissant les critères de qualification et de classification des entreprises, par secteur et par catégorie.

25 ans après leur adoption, les textes décrets sus – mentionnés paraissent plus adaptés à l'évolution du marché. Par ailleurs, il semble, selon, certains représentants du secteur privé, que depuis au moins deux ans, la Commission de qualification ne s'est plus réunie régulièrement alors même que de nouvelles entreprises se sont créées et ont besoin d'être classées et d'en obtenir attestation pour prétendre participer aux appels d'offre, comme l'exige la réglementation en vigueur.

Face à ce constat, l'Autorité de Régulation des Marchés Publics (ARMP), conformément à sa mission de contrôle des procédures de qualification et de classification des entreprises, a programmé la réalisation d'une étude d'identification des obstacles qui entravent le bon fonctionnement de la Commission.

L'objectif de cette étude est de proposer les mesures de réforme les plus aptes à améliorer les performances du système de qualification et de classification des entreprises du BTP et son adaptation au contexte actuel, caractérisé par une croissance rapide du secteur, l'édiction de nouvelles normes techniques et de sécurité, l'émergence de nouveaux métiers dans le secteur et une exigence croissante de plus grande transparence dans l'octroi des marchés publics.

Aussi, est-il recommandé que la revue qu'envisage de réaliser l'ARMP, soit très rapidement menée afin qu'un processus de refonte et d'amélioration du processus actuel de classification des entreprises puisse être mis en œuvre.

*b) L'attribution des marchés de construction routière : le Code des marchés publics*

Le système de passation des marchés publics est régi par :

- la loi n° 65-51 du 19 juillet 1965, portant Code des obligations de l'administration telle que modifiée par la loi n° 2006-16 du 30 juin 2006 ;



- le décret n° 2005-575 du 22 juin 2005, portant charte de transparence et d'éthique ;
- le décret n° 2007-545 du 25 avril 2007, portant Code des marchés publics ;
- le décret n° 2007-546 du 25 avril 2007, portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de Régulation des Marchés publics ;
- le décret n° 2007-547 du 25 avril 2007, portant création de la Direction Centrale des Marchés Publics (DCMP) ;
- les textes subséquents (arrêtés et circulaires d'application du Code des marchés publics).

C'est suite aux nombreuses des plaintes et critiques émises à l'encontre du Code des marchés publics de 1985, auquel il était en particulier reproché de favoriser la multiplication des marchés de gré à gré, le manque de transparence, l'absence de recours des soumissionnaires ou encore, l'imprécision des critères de sélection, que le Gouvernement a pris la décision, dès 2000, de le remplacer par un nouveau Code. Ce nouveau Code, institué par le décret n°2002-550 du 30 mai 2002 remédiera en partie aux faiblesses du Code de 1985 et apportera de réelles améliorations au système de passation des marchés, par, notamment :

- la suppression des régimes dérogatoires,
- la soumission des marchés passés par les sociétés nationales aux dispositions du CDMP,
- ou encore la création de commissions des marchés au sein de chaque autorité contractante, afin d'alléger les procédures et les délais de traitement des offres.

En dépit de ces améliorations, une évaluation réalisée en 2003, dans le cadre de la revue CPAR, mettra en évidence le nombre encore trop élevé de marchés passés de gré à gré et l'absence d'amélioration significative de l'accès des PME à la commande publique.

D'autre part, l'UEMOA adoptera, en 2005, des Directives dont certaines des dispositions ne figuraient pas dans le Code des marchés publics et devaient être intégrées. Ces dispositions concernaient essentiellement les délégations de service public, les procédures d'exécution des marchés<sup>43</sup>, le contrôle et la régulation<sup>44</sup>.

Aussi, la révision du Code de 2002 était-elle devenue inévitable. Elle a conduit, en raison du nombre important de changements à effectuer, à l'adoption pure et simple d'un nouveau Code, en 2007. Ce nouveau Code est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008.

#### ▪ **Les innovations du Code de 2007**

Les innovations qu'apporte le nouveau Code sont particulièrement importantes et portent sur l'ensemble des éléments qui constituent le cœur du système de passation des marchés publics.

#### Sur les principes généraux

Le nouveau Code :

- donne force de loi à l'obligation pour les acheteurs publics de définir préalablement leurs besoins et de porter à la connaissance du public, conformément aux principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures ;
- confère au Code des marchés publics un caractère exclusif pour la passation des marchés afin d'éviter la pratique des décrets dérogatoires ;
- affirme le principe de la séparation des fonctions de contrôle a priori, de contrôle a posteriori et de régulation ;
- renforce la bonne gouvernance économique par une meilleure prise en compte des règles d'éthique et de transparence. Ainsi, notamment, il est désormais fait obligation de communiquer aux candidats les motifs de rejet de leurs candidatures s'ils en font la demande et de publier un avis d'attribution pour permettre les recours ;
- généralise l'utilisation de l'appel d'offre ouvert. Les cas d'appels d'offre restreint sont limités et fortement encadrés ;
- rend obligatoire, pour toutes les autorités contractantes, la publication d'un plan annuel de passation des marchés ;
- renforce la bonne gouvernance par une meilleure prise en compte des règles d'éthique et de transparence ;
- supprime quatre (4) cas de recours au gré à gré sur les sept (7) initialement prévus par le Code de 2002,

<sup>43</sup> Directive n° 04/2005/CM/UEMOA du 9 décembre 2005, portant procédures de passation, d'exécution et de règlement des marchés et des délégations de services publics dans l'UEMOA.

<sup>44</sup> Directive n° 05/2005/CM/UEMOA du 9 décembre 2005, portant contrôle et régulation des marchés publics et des délégations de services publics dans l'UEMOA.





- accorde une préférence nationale (10%) à certains types de Pme communautaires, par dérogation au principe de non-discrimination ;
- réserve l'accès à la commande publique aux seules entreprises communautaires,
- organise un recours contentieux diligenté par une commission tripartite comprenant des représentants de l'Etat, du secteur privé et de la société civile : le Comité de Règlement des Différends ;
- prend en compte l'évolution de la réglementation de l'UEMOA et le contenu de la loi n° 2004-12 du 13 février 2004, relative aux contrats de Construction – Exploitation - Transfert de propriété 2004, pour ce qui concerne les délégations de service public et les contrats de partenariat.

### Sur la forme

Sur la forme, le nouveau Code est plus simple et plus lisible. Les chapitres et les articles sont agencés en tenant mieux compte de l'ordre de déroulement, en pratique, des différentes étapes de la procédure de passation des marchés publics, les définitions sont plus complètes et précises et, enfin, le volume du texte a été significativement réduit, passant de **265** articles en 2002, à **152** articles, en 2007.

### Sur le fond

Sur le fond, le nouveau code améliore de nombreux aspects de la passation des marchés :

- *Nature juridique des marchés publics :*

Le nouveau code réaffirme le caractère administratif des marchés publics mais précise que ceux passés par les sociétés nationales et les sociétés à participation financière publique restent soumis au droit privé.

- *Agences gouvernementales*

La soumission des agences gouvernementales au Code des marchés publics est plus clairement affirmée. Le Ministre de tutelle technique est signataire pour les marchés qu'elles passent.

- *Plan de passation des marchés*

En fin d'année, au moment de l'établissement du budget, les autorités contractantes ont l'obligation de transmettre à la Direction Centrale des Marchés Publics, une liste aussi précise que possible (montant et quantités évalués), par catégorie, de l'ensemble des marchés qu'elles prévoient passer au cours de l'année budgétaire à venir. Les plans de passation des marchés sont rendus publics en janvier de la nouvelle année budgétaire. Sauf exception, les marchés passés et non préalablement inscrits dans ce plan de passation sont nuls.

- *Petites et Moyennes Entreprises*

Les PME bénéficient d'avantages particuliers non négligeables. Le nouveau Code autorise la répartition en lots, des travaux, fournitures et services, lorsque ceux-ci peuvent donner lieu à des marchés distincts et que cette division permet, notamment, de faciliter la candidature des PME.

De même, le nouveau Code instaure une préférence de **10%** pour les offres financières des groupements d'ouvriers, coopératives ouvrières de production, groupements et coopératives d'artisans, coopératives d'artistes, artisans individuels suivis par les chambres consulaires et, enfin, organisme d'études, d'encadrement ou de financement agréés.

Par ailleurs, le nouveau code reconduit les dispositions qui consacrent le droit pour le titulaire de sous-traiter certaines parties de son marché pour un montant maximum de **40%** du montant initial à des groupements d'ouvriers, coopératives ouvrières de production, groupements et coopératives d'artisans, coopératives d'artistes, artisans individuels suivis par les chambres consulaires et, enfin, organisme d'études, d'encadrement ou de financement agréés.

Enfin, la garantie provisoire est supprimée pour les marchés dont le montant est inférieur à 50 millions de francs cfa, passés par les groupements d'ouvriers, les coopératives ouvrières de production, les groupements et les coopératives d'artisans, les coopératives d'artistes, les artisans individuels suivis par les chambres consulaires et les organismes d'études, d'encadrement ou de financement agréés.

Mieux, répondant à une revendication forte et ancienne des professionnels, la garantie provisoire est également supprimée pour les prestations intellectuelles (consultance, notamment) et permet désormais un meilleur accès aux marchés publics pour les entreprises individuelles et les micros entreprises majoritaires dans ce secteur.



- *Révision des marchés*

Seuls les marchés de plus d'un an peuvent être révisés. Toutefois, pour tenir compte des variations de prix, les marchés de moins d'un an peuvent être « **actualisés** » pour tenir compte du délai qui s'est écoulé entre la date limite de validité des offres et celle de début d'exécution du marché ainsi que des variations de prix qui ont pu intervenir durant cette période et qui rendent plus difficile l'exécution du contrat.

- *Avenants*

Le régime des avenants est plus restrictif. Le montant maximum du montant des avenants est fixé à **30%** du montant initial du marché, au lieu de 50 % en 2002. Au-delà de 30 %, il y a un nouveau marché.

- *Marché à commande ou de clientèle*

Les définitions sont plus précises et leur régime est mieux organisé. Certaines dispositions nouvelles sont plus restrictives (la durée des marchés de clientèle passe de 3 à 2 ans) ou plus souple (extension des cas d'ouverture possibles des marchés de clientèle et réduction du seuil de révision des marchés de commande ou de clientèle qui passe de 25 % à 20 %).

- *Signature et seuils d'approbation des marchés*

Le nouveau Code accompagne le processus de décentralisation de la dépense et de meilleure responsabilisation des Ministres. Ainsi, le Ministre technique concerné signe pour ses services centraux, ses services déconcentrés dans la région de Dakar et les agences sous sa tutelle. Le Gouverneur signe tous les marchés d'Etat à exécuter dans les régions autres que celle de Dakar.

De même, les seuils d'approbation sont assouplis :

- Premier Ministre : les marchés dont le montant est supérieur ou égal à 500 millions de francs cfa ;
- Ministre de l'Economie et des Finances : les marchés dont le montant est compris entre 100 et 500 millions de francs cfa ;
- Gouverneur de région : les marchés de la région dont le montant est supérieur à 50 millions de francs cfa.

- *Seuils de passation des marchés publics (ttc)*

Etat, Collectivités locales et Etablissements publics

- 25 millions de francs cfa pour les marchés de travaux ;
- 15 millions de francs cfa pour les marchés de services et fournitures courantes ;
- 25 millions de francs cfa pour les marchés de prestation intellectuelle.

Agences, sociétés nationales et société à participation financière publique

- 50 millions de francs cfa pour les marchés de travaux ;
- 30 millions de francs cfa pour les marchés de services et fournitures courantes ;
- 30 millions de francs cfa pour les marchés de prestation intellectuelle.

- *Appels d'offre restreints*

Les conditions à remplir pour recourir à un appel d'offre restreint sont plus restrictives. Sous le code de 2002, le recours à un appel d'offre restreint était la règle lorsque le montant prévisionnel du marché était inférieur à 50 millions FCFA ou qu'il était avéré que seul un petit nombre de fournisseurs ou d'entrepreneurs était en mesure de fournir l'objet du marché. Par ailleurs, l'appel d'offre restreint était la règle pour les marchés de prestation intellectuelle. Le code de 2007 supprime ces différentes possibilités. Le recours à un appel d'offre restreint n'est désormais possible que s'il y a :

- une situation d'urgence impérieuse (catastrophe naturelle ou technologique) ;
- un appel d'offre ouvert antérieur infructueux ;
- un marché exécuté à titre de recherche, d'essai, d'expérimentation ou de mise au point ;
- défaillance du titulaire initial.

- *Marchés de gré à gré (entente directe)*

Le nouveau code réduit le nombre de cas de passation de marché de gré à gré. Des 7 cas d'ouverture prévus par le code de 2002, il n'en reste que 3 :



- lorsque le marché est considéré comme secret ou lorsque son exécution doit s'accompagner de mesures particulières de sécurité requises pour la protection de l'intérêt supérieur de l'Etat ;
- lorsque le marché ne peut être satisfait que par un seul contractant du fait d'un droit d'exclusivité qu'il détient ;
- lorsque le marché complète un premier marché exécuté par le même titulaire.

Ainsi, désormais, les marchés exécutés à titre d'urgence impérieuse (catastrophe naturelle ou technologique), à titre de recherche, d'essai, d'expérimentation ou de mise au point ou encore pour pallier la défaillance du titulaire initial, ne peuvent plus désormais faire l'objet d'un gré à gré mais d'un appel d'offre restreint.

- *Demande de renseignement et de prix*

La procédure de demande de renseignement et de prix de 2002 est reconduite. Elle est admise lorsque la valeur estimée du marché est inférieure à 25 millions de francs cfa pour les travaux, 15 millions de francs cfa pour les prestations de services et fournitures et 25 millions de francs cfa pour les prestations intellectuelles. Dans ce cas, il faut solliciter une demande de prix auprès de 5 entreprises au lieu de 3, comme prévu par le code de 2002.

- *Conventions de services publics*

Les conventions de délégation de service public et les contrats de partenariat sont soumis au Code des marchés publics et attribués conformément à ses dispositions.

- *Avances*

Si, comme en 2002, le plafond des avances est fixé à **60%** du montant initial du marché, le montant des avances forfaitaires de démarrage augmente. Il est plafonné à **20%** du montant du marché au lieu de 15 %, comme précédemment. Quant aux règles de remboursement des avances, elles paraissent mieux définies.

- *Garanties*

Le montant de la garantie provisoire (appelée cautionnement provisoire dans l'ancien code) est réduit. Il est compris entre **1 et 3%** du montant initial du marché, contre 1 et 5% précédemment. Au surplus, les cas dans lesquels la garantie provisoire n'est pas exigée sont plus nombreux. Tel est désormais le cas pour :

- les marchés de prestation intellectuelle, quel que soit leur montant ;
- les marchés de travaux, de fournitures ou de services dont le montant est inférieur à un seuil que fixera le Ministre de l'Economie et des Finances ;
- les marchés dont le montant est inférieur à 50 millions de francs cfa, passés par les groupements d'ouvriers, coopératives ouvrières de production, groupements et coopératives d'artisans, coopératives d'artistes, artisans individuels suivis par les chambres consulaires et, enfin, les organismes d'études, d'encadrement ou de financement agréés.

- *Ajournement du marché*

Le délai d'ajournement des marchés permettant au titulaire de demander la résiliation du marché est ramené de 6 à **3 mois**.

- *Recours*

La procédure de recours est beaucoup mieux organisée et encadrée. Il est, notamment, instauré un recours non juridictionnel devant le Comité de Règlement des Différends placé auprès de l'ARMP, avec effet suspensif de l'attribution définitive du marché.

- *Outils et règles de communication*

Avec la réforme et pour la première fois, un système électronique de gestion des marchés publics sera mis en place. Il est constitué par un portail particulièrement performant dont l'adresse est [www.marchespublics.sn](http://www.marchespublics.sn).



## Sur le dispositif institutionnel

Pour opérationnaliser le nouveau Code, l'ancien dispositif a été entièrement renouvelé et comporte deux nouvelles institutions - la Direction Centrale des Marchés Publics (DCMP) et l'Autorité de Régulation des Marchés Publics (ARMP) - dont la création met fin à l'existence tant de la Commission Nationale des Contrats de l'Administration (CNCA) que du Bureau des marchés, du Ministère de l'Economie et des Finances.

La DCMP remplace le Bureau des marchés. Elle a pour mission de :

- d'assurer le contrôle a priori des procédures de passation de marchés publics ;
- d'émettre des avis sur les décisions concernant l'attribution des marchés et d'accorder les autorisations et dérogations nécessaires, à la demande des autorités contractantes, lorsqu'elles sont prévues par la réglementation en vigueur ;
- d'assurer, en relation avec l'organe de régulation, la formation, l'information et le conseil de l'ensemble des acteurs de la commande publique sur la réglementation et les procédures applicables ;
- de contribuer, en relation avec l'organe de régulation, à la collecte et à l'analyse des données ainsi qu'à l'établissement des statistiques sur les marchés publics ;
- d'abriter le site électronique de gestion des marchés publics.

L'ARMP est une autorité administrative indépendante dotée de l'autonomie financière et de gestion et placée sous l'autorité du Premier Ministre. Elle a pour principales attributions de :

- contribuer, en relation avec l'organe de régulation, à la collecte et à l'analyse des données ainsi qu'à l'établissement des statistiques sur les marchés publics ;
- prendre part au processus de règlement des différends survenant notamment au cours de la phase de passation ;
- prononcer des sanctions à l'encontre des acteurs de la commande publique ;
- proposer les adaptations et les réformes nécessaires de la réglementation en vigueur, en fonction des exigences de l'évolution économique ;
- former les acheteurs publics ainsi que les autres acteurs aux techniques de passation de marchés ;
- centraliser les données statistiques et évaluer l'impact de la commande publique sur l'économie nationale ;
- commanditer des audits annuels de marchés publics et suivre l'application de recommandations issues desdits audits.

Outre son Directeur général, recruté sur appel d'offre, l'ARMP comprend un Conseil de Régulation tripartite et paritaire composé de 3 représentants de l'Administration publique, 3 représentants du Secteur Privé et 3 représentants de la Société Civile nommés par décret pour 3 ans renouvelables une fois. Ses membres bénéficient d'une protection spéciale de l'Etat.

L'ARMP comporte également un Comité de Règlement des Différends formé de 4 membres issus du Conseil de régulation : le président du conseil, un membre issu des représentants de l'administration, un membre issu du secteur privé et un membre issu de la société civile. Ce Comité a deux fonctions distinctes :

- statuer sur les recours (formation litige),
- statuer sur des faits, irrégularités, infractions pouvant entraîner des sanctions dont elle est saisie (formation disciplinaire).

## Le projet de réforme du Code de 2007

Moins de 2 ans après son entrée en vigueur intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 2008, un projet de réforme est en cours sous la forte impulsion des autorités contractantes mais également d'une partie du secteur privé et de certains bailleurs de fonds. Ce projet de réforme fait suite à l'expression d'un certain nombre de griefs portés contre le nouveau Code des marchés. Ainsi, il a notamment été fait état de :

- la multiplication des plaintes des candidats et des contentieux y afférents,
- l'allongement des délais d'approbation et les retards qui en résultent dans l'absorption des crédits,
- le caractère trop strict des règles qui limitent les cas de recours aux ententes directes (gré à gré),
- la lourdeur et le coût élevé des actes de publicité des marchés (Dao, Dmi, Drp, avis d'attribution, etc.),
- le non - respect du principe du contradictoire lors de l'instruction des plaintes des candidats (les autorités contractantes ne sont pas auditionnées par le CRD de l'ARMP,
- etc.

En réponse, il a été proposé de :

- remettre le recours au Comité de règlement des différends payant, et faire supporter les frais aux entreprises,
- relever les seuils des Drp et ramener de 5 à 3 le nombre de factures pro - forma à produire pour certains produits et/ou pour certaines régions,
- assouplir les règles de passation des ententes directes et, à ce titre, de redéfinir extensivement la notion d'urgence et de réinstaurer la pratique des lettres de commande,
- faire du portail du Gouvernement ([www.marchéspublics.sn](http://www.marchéspublics.sn)), le support officiel de publicité des marchés,



- créer une commission spéciale chargée d'auditionner les autorités contractantes en cas de plainte des candidats.

Sur certaines des solutions proposées par l'Administration Position, le secteur privé a formulé des avis. Ceux-ci, toutefois, ne sont pas encore formalisés et les discussions se poursuivent. Ainsi :

- il ne paraît pas favorable au paiement, par les entreprises, des frais liés à l'exercice de leur droit de recours devant le Comité de règlement des différends. Il estime, en effet, que les frais d'accès aux marchés publics sont d'ores et déjà bien trop élevés (paiement des dossiers, des frais de caution, de redevance, etc.). Par ailleurs, le droit de recours devant le Comité revêt un caractère de service public. Son objectif est d'améliorer le fonctionnement du système de passation des marchés publics et, par conséquent, de permettre à l'Etat de réaliser des économies. Ces économies devraient financer les dépenses liées à l'exercice de ce droit ;
- concernant la réduction à 3 du nombre de pro – forma à produire, il estime que c'est, avant - tout, un problème interne à l'Administration. En outre, l'accélération des procédures de passation des marchés est, sur le principe, plutôt favorable pour l'économie nationale et les entreprises privées. Par ailleurs, pour certains secteurs et/ou pour certains produits (automobiles ou imprimerie, entre autres), il est acquis que le nombre d'entreprises existantes rend difficile et lourde, la production de 5 factures pro – forma. Toutefois, il observe que l'existence d'un lien direct entre le niveau de transparence et de concurrence et le nombre de prestataires mis en situation de concourir, ne fait aucun doute ;
- sur la question de l'assouplissement des règles relatives à la passation de marchés de gré à gré, il observe que la réduction des cas d'ouverture et, conséquemment, du nombre de marchés de ce type, passés par l'Administration, est plutôt un signe d'amélioration de la concurrence. Toutefois, il note que dans certains cas, l'actuelle législation peut poser des difficultés, parfois significatives, pour le bon fonctionnement des Administrations. Aussi, il recommande qu'une analyse plus complète de ces aspects soit faite ;
- concernant l'utilisation du portail du Gouvernement comme support de publication des avis de passation et d'attribution de marchés, il y est favorable, à condition, toutefois, que les insertions obligatoires de ces avis dans la presse écrite soient maintenues jusqu'à ce que les conditions de performance requise d'un système électronique d'information soient réunies. En effet, le Code des marchés concerne tous les opérateurs économiques, des plus grands aux plus petits, de ceux de la région de Dakar comme de ceux des autres régions du Sénégal. Aussi, tant que le nombre d'abonnés au réseau internet n'aura pas augmenté de manière significative et que le nombre et la durée des coupures d'électricité n'auront pas été réduits, les journaux resteront encore le moyen le plus efficace pour informer les opérateurs, notamment les micro, petites et moyennes entreprises ;
- concernant, enfin, l'audition des autorités contractantes, il n'y voit aucun inconvénient.

Certaines propositions, en revanche, peuvent être considérées comme une tentative de retour à la situation antérieure et leur prise en compte fait l'objet de débats. C'est en particulier le cas pour :

- l'assouplissement proposé des règles encadrant les contrats de gré à gré : le nouveau Code, en effet, a ramené de 7 à 3 les cas de passation des marchés de gré à gré. C'est une règle de bonne gouvernance qui aurait d'ores et déjà, selon les premières estimations, permis à l'Etat et aux collectivités locales de réaliser de substantielles économies sur leurs approvisionnements et leurs travaux tout en leur conservant un niveau de qualité au moins équivalent ;
- la suppression du contrôle a priori pour les sociétés nationales arguant du fait que la loi n° 90-07 du 26 juin 1990 relative à l'organisation et au contrôle des entreprises du secteur parapublic et des personnes morales de droit privé bénéficiant du concours financier de la puissance, les en exempte.

Enfin, certaines propositions demandent que des réflexions approfondies soient menées en raison, notamment, de l'envergure des impacts qu'elles pourraient avoir sur l'activité économique. C'est en particulier le cas pour ce qui concerne :

- la modification envisagée de l'article 52 du Code des marchés publics. Cet article, en effet, réserve l'accès à la commande publique financée sur le budget de l'Etat aux seules entreprises communautaires (Sénégal et autres pays UEMOA). Le Ministère de l'Economie et des Finances propose d'ouvrir intégralement ces marchés aux entreprises non communautaires, moyennant la mise en place d'une préférence de 10% ou 15% au profit des entreprises communautaires assortie d'un programme de renforcement de capacités technique.

Les arguments du Ministère sont les suivants :

- o de nombreux marchés seraient infructueux faute d'entreprises communautaires qualifiées ;
- o la banque mondiale et les autres bailleurs vont transformer une partie significative de leur aide projet en appui budgétaire et comprennent difficilement que des marchés financés en tout ou partie avec les fonds alloués à l'Etat, ne soient pas ouverts à tous ;



- une étude est en cours. Elle permettra de démontrer que les entreprises communautaires ont tout à gagner à accepter l'ouverture ou, tout au moins, n'y perdront pas grand-chose ;

Le secteur privé, dans son ensemble, n'a pas encore pris formellement position sur cette question et plusieurs cas de figure restent envisageables.

c) *Le cas particulier des préférences accordées aux PME*

Pour les Pme, la qualité et l'efficacité d'un système de passation sont surtout fonction de sa capacité à améliorer l'accès à la commande publique<sup>45</sup>.

Aussi, en vue de permettre un développement conséquent des Pme, qui constituent plus de 90% de la population des entreprises au Sénégal<sup>46</sup>, un certain nombre de mesures incitatives ont été prises par le Législateur ou par le Gouvernement dont, notamment, la mise en place de préférences dans l'accès à la commande publique.

En l'état, ces préférences résultent des dispositions du Code des marchés publics et de la loi d'orientation pour le développement des Pme. Certaines sont générales et concernent l'ensemble des Pme, les autres sont plus spécifiques et visent des catégories particulières de PME. Les principales dispositions qui les prévoient sont les suivantes :

- *l'article 50 du Code des Marchés publics et les préférences catégorielles*

Il prévoit une préférence de 10% pour les marchés passés par appel d'offre lorsque le soumissionnaire présente une offre technique de qualité équivalente, à délais de livraison comparable et dont le prix n'est pas supérieur de plus de 10% à l'offre du soumissionnaire qui aurait remporté le marché sans la préférence.

Cette préférence n'est pas générale. Elle vise, pour le Sénégal et pour l'espace UEMOA :

- les groupements d'ouvriers,
- les coopératives ouvrières de production,
- les groupements et coopératives d'artisans,
- les coopératives d'artistes,
- les organismes d'étude agréés,
- les organismes d'encadrement agréés,
- les organismes de financement agréés.

Elle est également applicable aux candidats non ressortissants de l'UEMOA, mais dont les offres ne comportent que des produits originaires des Etats membres de l'UEMOA.

L'article 50 indique également que l'autorité contractante qui décide de passer un marché susceptible d'être exécuté, totalement ou en partie, par des candidats entrant dans les catégories de soumissionnaires éligibles mentionnées ci-dessus, devra définir dans le cahier des charges :

- les travaux, fournitures ou services pouvant faire l'objet du droit de préférence,
- les conditions de préférence accordées et la méthode d'évaluation et de comparaison des offres qui sera suivie pour appliquer les dispositions du Code.

Quant à l'article 51, il précise et complète le précédent article et dispose que les candidats qui souhaitent bénéficier de la préférence doivent joindre à leur offre une déclaration en faisant mention de même que les pièces justificatives de leur éligibilité.

- *l'article 52 du Code des Marchés publics et les préférences générales*

L'article 52 réserve à l'ensemble des entreprises nationales et communautaires, les marchés financés sur les fonds publics nationaux. Il dispose, en effet, que la participation aux appels à concurrence et aux marchés de prestation de services et de travaux par entente directe dont le financement est prévu sur le budget de l'Etat, des établissements publics, des collectivités locales et des sociétés à participation publique majoritaire, est réservée aux seules entreprises sénégalaises et communautaires régulièrement patentées et inscrites au RCCM ou au registre des métiers au Sénégal ou dans l'un des autres Etats membres de l'UEMOA.

<sup>45</sup> C'est du reste à ce titre, que le nombre de marchés publics attribués à des PME figure parmi les indicateurs retenus dans le DSRP II

<sup>46</sup> Cf. Etude de la performance des entreprises du Sénégal : cas des PME. ANSD / MINPME. 2006.



Il prévoit, toutefois, qu'il peut être dérogé à l'alinéa précédent, en application d'accords internationaux ou lorsqu'il s'agit de fournitures, travaux ou services ne pouvant être livrés ou réalisés par des entreprises locales.

L'article 52 soulève certaines interrogations. D'une part et a priori, il ne semble pas que les marchés passés par les agences soient concernés par l'exclusivité réservée aux entreprises locales ou communautaires. D'autre part, il ne précise pas si le marché reste fermé aux entreprises internationales lorsque les entreprises communautaires sont en mesure de livrer ou de réaliser les fournitures, travaux ou services que les entreprises locales ne sont pas en mesure de livrer ou de réaliser.

- *Les articles 16 à 19 de la loi d'orientation pour la promotion et le développement des PME*

En 2008, postérieurement à l'adoption du Code des marchés publics, les Parlementaires ont adopté une série de dispositions accordant également des préférences aux PME dans l'accès aux marchés publics. Ces dispositions sont l'objet des articles 16 à 19 de la loi n°2008-29 du 28 juillet 2008, relative à la promotion et au développement des Pme.

A l'analyse, les préférences que propose ce texte diffèrent peu de celles qu'offre le Code des marchés publics, hormis, toutefois, le fait - notable – qu'elle élargit à l'ensemble des Pme, l'accès aux préférences dont ne bénéficiaient, jusque-là, que quelques catégories précises d'entre elles.

### 2.1.3.3. L'entretien des routes

L'entretien est au cœur non seulement de la problématique du maintien d'un niveau de service adéquat des infrastructures routières mais également de la question de son amélioration, pour répondre de manière satisfaisante à l'évolution des besoins, en la matière, des entreprises et des populations.

Sous l'impulsion de la Banque mondiale puis de l'ensemble de la communauté des partenaires techniques et financiers traditionnels, les Etats africains se sont vus progressivement contraints, à partir du début des années 90, d'améliorer de manière significative leurs efforts d'entretien des routes et de maintien en bon état de fonctionnement, de leur système de transport.

En 1990, le Gouvernement du Sénégal, dans le cadre de sa 1<sup>ère</sup> lettre de politique sectorielle pour le Transport (LPST1), a déclaré « **reconnaître le caractère prioritaire de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures** » et, à ce titre, s'est engagé à exécuter, à moyen terme, 100% des travaux d'entretien périodique et courant jugés nécessaires.

Dans sa deuxième Lettre de politique, l'Etat a réaffirmé la priorité qu'il accorde à l'entretien routier et a déclaré vouloir intensifier ses efforts en la matière.

Quant à la troisième lettre de politique, en cours d'élaboration, il est à souhaiter que l'Etat y confirme le principe de primauté de l'entretien routier ainsi que les engagements de sa part qui en permettront la poursuite d'une mise en œuvre diligente.

Si la situation du réseau routier classé est encourageante, compte – tenu des efforts faits et en cours, pour en améliorer le niveau de service, celle du réseau non classé reste fortement préoccupante. Situé, en majeure partie, dans les zones rurales, le réseau routier non classé, constitué, pour l'essentiel, de pistes villageoises, souffre d'un manque drastique d'entretien. De nombreux tronçons sont impraticables une partie de l'année, en particulier durant la saison des pluies, restreignant l'accès des populations rurales aux services sociaux de base et aux marchés et affectant négativement le niveau de performance des systèmes de production et les conditions de vie de ces populations.

Sous ce chapitre, seront successivement analysés les aspects relatifs au financement de l'entretien routier, à l'optimisation des dépenses d'entretien, à la qualité et au contrôle des travaux, et, enfin, mais surtout, à la prévention/répression des dégradations du patrimoine routier perpétrés par les usagers.

#### 2.1.3.3.1. Le financement de l'entretien routier

Les mécanismes institutionnels de financement de l'entretien routier et les montants qui y sont affectés ont fortement évolué à travers le temps, concomitamment, à l'évolution de la perception de l'Etat de l'importance du volet « entretien » dans sa politique de gestion et de développement du patrimoine routier.

De l'indépendance à la fin des années 70, le financement de l'entretien routier a été régi par les dispositions de l'Arrêté général n° 06874 TP/AOF du 15 juillet 1957, portant réglementation du fonds routier. Conformément à ce texte, le financement de l'entretien routier était assuré par une ligne budgétaire classique inscrite au Budget Consolidé d'Investissement de l'Etat.

En 1980, par le décret n° 80-963 du 26 septembre 1980, abrogeant l'arrêté général n° 06874 TP/AOF du 15 juillet 1957 susmentionné, l'Etat a supprimé la ligne de crédit antérieure et a créé un compte d'affectation spéciale du Trésor également intitulé « Fonds routier ». Ce fonds était abondé par un prélèvement annuel opéré sur le produit de la taxe de raffinage et de la taxe sur les produits pétroliers.



En 1991, ce compte est supprimé à l'instar de tous les autres comptes spéciaux du Trésor, à la demande des Institutions financières internationales et le financement de l'entretien sera de nouveau assuré par l'inscription d'une ligne budgétaire classique inscrite au BCI.

Suite à cette réforme, le volume des ressources affectées à l'entretien routier (et à la réhabilitation) augmentera de manière régulière et les crédits que l'Etat alloue à l'entretien routier passeront, successivement, de **4,5 milliards de francs cfa**, en 1993, à **10 milliards de francs cfa** en 1997, puis à **13 milliards de francs cfa** en 1998, soit environ **17%** du Budget Consolidé d'Investissement<sup>47</sup>.

Les ressources affectées resteront, toutefois, insuffisantes pour couvrir l'intégralité des besoins d'entretien et de réhabilitation des routes, y compris lorsque l'on y ajoute les ressources additionnelles également mobilisées auprès des bailleurs de fonds.

En 1999, par arrêté n° 000590 MEF/METT, du 29 janvier 1999, l'Etat met en place un Comité Consultatif et de Suivi du Fonds Routier. Composé de représentants des ministères concernés, du secteur privé et des usagers de la route, ce Comité aura pour principales missions de préparer la mise en place d'un véritable fonds routier autonome et d'une Agence dédiée aux travaux routiers, de gérer la période transitoire en validant des programmes d'entretien routier et de conseiller les Ministres concernés sur leur mise en œuvre et l'utilisation des ressources du Fonds. Après avoir validé les PERA 1999 et 2000, le Comité consultatif est dissout et remplacé par l'Agence Autonome des Travaux Routiers.

Depuis 2001, un montant d'environ **15 milliards de francs cfa** est alloué annuellement au Fonds Routier dont en moyenne 10 à 12 milliards sont effectivement utilisés pour financer des travaux d'entretien courant et périodique mais également des travaux neufs d'une consistance raisonnable (petites bretelles). Si l'accent est mis en priorité sur le réseau routier classé officiel, il peut arriver que des travaux d'entretien de routes du réseau non classé soient également financés par le Fonds Routier.

En 2004, une étude financée par l'Union Européenne et diligentée à la demande de l'Etat, pour la mise en place d'un Fonds Routier Autonome (FERA), démarre ses travaux. Les conclusions sont restituées au Gouvernement en mars 2006 et discutées avec tous les acteurs, d'avril 2004 à mars 2006, tandis que le Conseil Présidentiel pour l'Investissement (CPI) se saisit de la question et fait de l'effectivité de la mise en place du FERA, une recommandation prioritaire.

En 2007, le FERA est créé par décret n° 2007-1277 du 20 octobre 2007<sup>48</sup>, avec pour mission d'assurer le financement de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier. Ce fonds est abondé par une dotation annuelle du budget de l'Etat et par le produit d'une taxe para - fiscale spécifique, la taxe d'usage de la route (TUR), instituée par le décret n° 2008-85 du 12 février 2008.

Cette taxe, qui n'entraîne aucun surcroît d'imposition, est prélevée sur le produit de la taxe sur les produits pétroliers instituée par le Code général des Impôts<sup>49</sup>, comme l'y autorise la loi n° 2008-02 du 8 janvier 2008, modifiant les articles 379 et 380 du Code général des impôts. Le tarif de la taxe est de :

- 3 545 francs cfa par hectolitre, pour le supercarburant,
- 3 195 francs cfa par hectolitre, pour l'essence ordinaire,
- 1 595 francs cfa par hectolitre, pour le gasoil<sup>50</sup>.

Le produit de la taxe affecté chaque année au FERA est plafonné à un montant fixé par arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances. Il complète la dotation budgétaire annuelle allouée au FERA.

Le FERA a été effectivement rendu opérationnel fin 2008 – début 2009, après la désignation de son Administrateur et le recrutement de son personnel.

Si la création du FERA et l'institution d'une taxe d'usage de la route à son profit sont, sans conteste, une importante avancée dans la prise en charge pérenne du financement de l'entretien routier et de la sauvegarde du patrimoine routier national, il n'en demeure pas moins que, de droit comme de fait, la dotation budgétaire annuelle reste la principale source de ressources du fonds pour le financement de l'entretien routier.

Or, l'expérience montre qu'en règle générale, les arbitrages budgétaires que rend nécessaire la conjoncture, ont pour effet de ne permettre la mobilisation que l'intégralité des fonds inscrits au budget. De fait, depuis 1990, les fonds alloués à l'entretien routier n'ont jamais permis de couvrir les besoins estimés. En effet, selon les dernières inspections de 2006, plus de 41% des routes revêtues et 70% des routes non revêtues seraient en mauvais ou très mauvais état. S'agissant du réseau dont l'état est qualifié de bon ou de moyen, son entretien courant n'a pu être entièrement assuré.

<sup>47</sup> Soit, 16/7% du BCI de 1993, 18,3% de celui de 1997 et 20% de celui de 1998.

<sup>48</sup> Ce texte abroge le décret n° 80-963 du 26 septembre 1980, susmentionné.

<sup>49</sup> Cf. Loi n° 98-37 du 17 avril 1998 modifiée par les loi n° 2001-07 du 18 septembre 2001 et 2008-02 du 8 janvier 2008.

<sup>50</sup> Cf. Article 3 du décret n° 2008-85 du 12 février 2008, instituant une taxe parafiscale au profit du Fonds d'Entretien Routier Autonome du Sénégal.





**Tableau 8 : évolution des montants financiers alloués à l'entretien routier, de 1980 à 2009**

ANNEE	SOURCE	FINANCEMENT INSCRIT	
		Montant (en milliards fcfa)	Total (en milliards fcfa)
2009	BCI	21	37
2009	TUR	16	
2008	BCI	19	19
2008	TUR	0	
2007	BCI	18	18
2006	BCI	15	15
2005	BCI	12	12
2004	BCI	15	15
2003	BCI	15	15
2002	BCI	15	15
2001	BCI	15	15
1998	BCI	13	13
1997	BCI	10	10
1993	BCI	4,5	4,5
1980- 1989	BCI	3	3

Source : données retraitées par l'auteur

En 2008, les besoins d'entretien ont été estimés à **environ 30 milliards de francs cfa, pour le réseau classé dit «prioritaire»<sup>51</sup> et à 46 milliards de francs cfa, pour l'ensemble du réseau classé**. L'Etat a déclaré vouloir rattraper le déficit de financement actuel en affectant, chaque année, 3 milliards de francs cfa supplémentaires au FERA, jusqu'à concurrence de 30 milliards de francs cfa. Mieux, il s'est engagé, dans le cadre du Millenium Challenge Account (MCA), à couvrir entièrement les besoins d'entretien routier en portant à 50 milliards de francs cfa par an, d'ici 2015, les moyens financiers qui seront alloués au secteur.

Par ailleurs, outre la dotation budgétaire annuelle et le produit de la taxe d'usage de la route qui lui est versé, le FERA dispose d'autres ressources, en particulier :

- le produit des redevances directes liées à l'exploitation du réseau routier : péages autoroutiers, taxes à l'essieu, trafic de transit et produits de concession ;
- les fonds de concours, dons et legs et, d'une manière générale, de toute autre ressource provenant de conventions de financement destinées au réseau routier<sup>52</sup>.

En l'état, ces ressources ne paraissent pas encore représenter des montants réellement significatifs. Du reste, elles ne sont ni immédiatement, ni entièrement mobilisables. En effet, le péage autoroutier est en principe, destiné, en tout ou partie, à financer les activités de l'opérateur privé à qui l'Etat concèdera la gestion de l'autoroute. Quant aux taxes à l'essieu, il n'est pas exclu que le contrôle de la charge à l'essieu, fasse l'objet d'une concession. Si tel était le cas, les taxes à l'essieu financeraient probablement les activités menées par le concessionnaire.

Pour toutes ces raisons, une étude a été lancée qui vise à identifier de nouvelles sources pérennes de financement du FERA et à lui permettre une transformation réussie en fonds de 2<sup>ème</sup>, voire de 3<sup>ème</sup> génération, à l'instar des fonds routiers existant dans certains pays d'Afrique.

#### 2.1.3.3.2. L'optimisation des dépenses d'entretien routier

Si la mise en place du nouveau dispositif institutionnel d'entretien routier renforce de manière considérable les capacités de l'Etat à gérer son patrimoine routier et à lui maintenir un niveau de service adéquat, la question de l'optimisation des ressources financières qui sont consacrées à l'entretien routier reste posée.

Comme cela a été dit précédemment, l'Etat consacre actuellement moins de 20 milliards de francs cfa par an à l'entretien routier, exception faite, toutefois, pour l'exercice 2009, 37 milliards ayant été prévus pour l'entretien routier dont 21 inscrits au BCI et 16 à prélever sur la Tur.

De nombreux analystes considèrent que les montants alloués à l'entretien routier, pourraient permettre d'assurer une couverture des besoins beaucoup plus importante qu'elle ne l'est si les coûts d'entretien étaient mieux maîtrisés, d'une part, si la qualité des travaux était optimisée, d'autre part et, enfin, si la prévention des agressions que subit le patrimoine routier de la part des usagers était mieux assurée. Ainsi, comme

<sup>51</sup> Le réseau prioritaire est celui sur lequel ont été identifiés des besoins d'entretien courants et périodiques particulièrement nécessaires en raison de l'importance économique du tronçon routier qui en est l'objet ou de son état de dégradation avancé.

<sup>52</sup> Cf. Article 14 du décret n°2007-1277 du 30 octobre 2007, portant création, organisation et fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier Autonome du Sénégal.



en matière de dépenses d'éducation, la question de la qualité des dépenses et de leur optimisation est au moins aussi importante, si ce n'est davantage, que la question du volume des ressources allouées. Sous cet angle, les aspects les plus problématiques concernent :

- la série des prix,
- le contrôle des travaux.

a) *La série des prix*

La série des prix est un outil d'évaluation du coût des travaux publics et, en particulier, travaux publics routiers.

De 1984 à 1998, les coûts des travaux routiers étaient évalués à partir d'une série des prix, régulièrement publiée dans un bulletin officiel, le Bulletin de la Commission d'Officialisation des Prix (BCOP), élaboré, mis à jour et diffusé auprès des Administrations et des opérateurs privés, par la Direction des Travaux Publics. La série comprenait les rubriques suivantes :

- les paramètres matériaux : prix de base (moyens) hors TVA des matériaux et fournitures les plus représentatifs des travaux du secteur du BTP ;
- les paramètres transport : prix de transport indexés sur les prix officiels de transport des hydrocarbures ;
- les paramètres main d'œuvre et charges salariales : salaires de base et coefficients de charges salariales des différentes catégories de travailleurs ;
- les paramètres fiscaux : taux de base des taxes appliquées au secteur du BTP et fixé par le Code Général des Impôts ;
- les indices bâtiments (base 1,00 janvier 1981) : indices détaillés établis par unité d'œuvre et indices globaux pour différentes catégories de bâtiments standards ;
- les indices des travaux publics (base 1,00 janvier 1981) : indices détaillés établis par unité d'œuvre de travaux routiers d'hydraulique et d'assainissement ;
- les indices bureaux d'études (base 1,00 janvier 1981) : indice global ingénierie et indices des prestations d'experts expatriés ;
- les indices du coût de la vie : indices du coût de la vie en milieu africain (base 100 en 1967) et indice du coût de la vie en milieu européen (base 100 en 1961) ;
- les indices matériels : indices d'amortissement et d'utilisation de véhicules légers et d'engins de travaux publics.

Cette série des prix présentait des insuffisances. Peu réactualisée, elle a progressivement perdu de son intérêt, l'apparition et l'utilisation de nouvelles techniques et matériaux et leurs répercussions sur les prix n'étant pas pris en compte. En outre, elle reposait sur une évaluation des prix pratiqués dans la région de Dakar et, de fait, lorsque les travaux concernaient une région autre que celle de Dakar, l'administration « adaptait » les prix au contexte économique de la région concernée, par le biais des paramètres transport par route. Un tel procédé manquait de fiabilité et de prévisibilité, tant pour les entrepreneurs que pour les autorités contractantes.

En 1998, la publication du BCOP a été interrompue, faute, semble-t-il, de personnels disponibles, et depuis cette date, il n'existe plus de référentiel officiel, chaque maître d'ouvrage délégué disposant de ses propres références de prix, lesquelles ne sont pas nécessairement celles que présentent les opérateurs privés.

Cette situation est particulièrement préjudiciable pour la gestion du patrimoine routier. Elle présente, en effet, de nombreux inconvénients, parmi lesquels :

- des difficultés croissantes à s'accorder sur les prix lors des négociations et conséquemment, des retards dans la conclusion des marchés et le démarrage des prestations,
- des prix et des coûts qui varient d'un marché à l'autre dans des proportions difficilement supportables pour le budget de l'Etat,
- la démultiplication des avenants,
- une trop grande fréquence des interruptions de travaux, voire de fermeture provisoire de chantiers,
- une augmentation du nombre de litiges,
- et, en conséquence, un allongement significatif de délais de réalisation des travaux et de paiement des entreprises.



En 2005, en réponse à cette situation, l'Etat a diligenté une étude financée par l'Union européenne, en vue de concevoir une nouvelle série des prix susceptible de :

- fournir des éléments d'information sur les caractéristiques ainsi que les prix moyens des principaux matériaux et fournitures utilisés dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP) ;
- donner une idée assez précise de l'évolution d'un certain nombre d'index et d'indices servant à la révision des prix des marchés de travaux et d'études permettant de disposer de données sur la variation des coûts de construction dans le secteur du BTP ;
- mettre en place un système actualisé de suivi et de contrôle des prix pratiqués dans le secteur des travaux routiers ;
- établir un cahier des prescriptions techniques de base (types) pour les travaux routiers au Sénégal.

Concrètement, cette étude devait permettre à l'Etat de mettre en place un système actualisé de suivi et contrôle des prix pratiqués dans le secteur des travaux routiers et d'établir un cahier des prescriptions techniques de base pour les travaux routiers au Sénégal.

L'étude, qui s'est déroulée en trois (3) phases, a été partiellement réalisée. Elle a toutefois d'ores et déjà permis de disposer des éléments suivants :

- une analyse statistique de tous les prix pratiqués en relation avec les différentes formes d'attribution des marchés de travaux, en vue de déterminer ceux qui accusent une plus forte croissance ;
- une liste de prix de référence pouvant désormais faire foi pour les commissions techniques, sur des offres financières des entreprises routières<sup>53</sup>. Les prix que retient l'étude représentent **80%** du coût des travaux et ont un impact déterminant sur le montant des marchés. Ils concernent les matériaux de base les plus représentatifs des travaux effectués dans le secteur routier.

Ces prix sont également classés selon le type de travaux (ils diffèrent selon que les travaux concernent l'entretien courant, l'entretien périodique, la réhabilitation ou la construction), et selon le type de passation et/ou source de financement<sup>54</sup> ;

- une nouvelle base de prix de référence (prix standard) qui pourront et devront être mentionnés dans les Cahiers de Prescription Technique<sup>55</sup>,
- une méthodologie pour actualiser et tenir à jour les prix de référence.

L'étude n'est pas encore achevée et certaines diligences restent à accomplir, notamment ;

- définir et proposer une formule de révision de prix et une méthodologie visant à évaluer des offres et les classer en acceptables, trop onéreuses ou trop basses (et en conséquence à risque) ;
- effectuer une analyse critique des indices et index actuellement utilisés et valider les formules de calcul des indices, conformément aux nouveaux objectifs assignés au BCOP et les mettre à jour en fonction de la liste révisée des matériaux de base ;
- établir les formules permettant d'assurer les correspondances nécessaires entre les anciens indices du BCOP et ceux du nouveau BCOP ;
- définir et mettre en place le système informatique nécessaire pour le traitement de la nouvelle base actualisée. Ce système sera un système ouvert à la consultation publique via internet et via la publication d'un bulletin périodique ;
- définir une unité pour la gestion de la nouvelle base de données (identification des missions, élaboration d'un plan d'action, détermination des postes et des profils, des matériels nécessaires, du budget annuel de fonctionnement, etc.) ;
- assurer la formation d'au moins **deux agents** que seront identifiés par l'Administration pour la gestion de la base de données.
- prévoir un minimum de trois jours pour faire plusieurs présentations de l'outil aux potentiels utilisateurs.

<sup>53</sup> Selon les auteurs de l'étude, l'analyse statistique des prix et de leur évolution depuis 1998, a été réalisée au moyen d'enquêtes et d'interviews menés auprès de l'ensemble des acteurs du sous-secteur des routes : entreprises de travaux routiers, entreprises de commercialisation de matériaux de construction, maîtres d'ouvrage délégués dont l'AATR, Ministère des Infrastructures, du Commerce, de l'Economie et des Finances, etc.

<sup>54</sup> Toujours selon les auteurs, une analyse détaillée des facteurs composant chaque prix (les sous-détails) a été faite et prend en compte le coût des matériaux, des matériels, des personnels, du transport, etc., ainsi qu'une analyse des coefficients d'entreprise utilisés pour les marchés récents.

<sup>55</sup> La prise en compte des prix de références dans les CPT devra tenir compte des paramètres et hypothèses de différents types et environnements de chantiers.



Des travaux similaires sont en cours ou en voie de l'être dans d'autres structures de l'Etat. Ainsi, l'ARMP envisage également de réaliser une étude similaire en vue de lui permettre de disposer d'un outil d'aide à la prévision budgétaire, à la confection des DAO et à l'examen des offres. Le champ de cette étude serait plus vaste que celui de l'étude réalisée par la DTP puisqu'il couvre l'ensemble des travaux de BTP et non pas seulement les travaux routiers.

b) *La qualité des travaux et leur contrôle*

▪ **Position du problème**

Sous ce chapitre, seront successivement examinés les aspects relatifs à la qualité des matériaux utilisés et au contrôle des travaux d'entretien. Ces aspects concernent indistinctement la construction et l'entretien routier. Toutefois, en raison de l'importance accordée, désormais, à l'entretien routier et de l'importance des sommes qui lui sont consacrées, les défauts de qualité des travaux d'entretien routier ont une résonance toute particulière pour les usagers et les bailleurs. **A juste titre, en effet, les uns et les autres acceptent mal que des routes sur lesquelles des travaux d'entretien ont été effectués à grands frais, redeviennent impraticables quelques mois seulement après la fin desdits travaux.**

Le contrôle des travaux routiers est également un élément déterminant dans la recherche d'un niveau de qualité et de service adéquat des infrastructures routières. Plusieurs analyses convergent pour considérer qu'une part importante des pathologies qui dégradent prématurément la route, réduisent ses performances et raccourcissent sa durée de vie, provient, non pas seulement d'un défaut d'entretien ou d'une utilisation inappropriée, mais également d'une conception de l'ouvrage ou d'un entretien inadéquat (dossiers d'appel d'offres mal montés techniquement, utilisant des concepts souvent dépassés ou inapplicables par les entreprises locales et créant des vides lors de l'exécution, insuffisantes capacités du système de drainage, niveau de sécurité inadéquat, matériaux de construction inappropriés, etc.). Ces études convergent également pour considérer que l'environnement de la profession et ses méthodes d'intervention en matière de travaux routiers posent un certain nombre de problèmes.

▪ **Les acteurs**

La profession de contrôle technique est exercée concurremment par des entreprises parapubliques et des entreprises entièrement privées.

Concernant les entreprises parapubliques, le Centre Expérimental de Recherches et d'Etude pour l'Equipement (CEREEQ), établissement public récemment transformé en SPPM, est en le principal acteur. Il intervient à plusieurs niveaux, tout au long du processus de construction : en amont (phase d'étude), durant la construction (contrôle de la qualité des matériaux utilisés) et en aval (suivi du comportement des ouvrages routiers).

Le CEREEQ a connu de nombreuses difficultés par le passé, qui ont amené le Gouvernement à décider de sa privatisation et à lui apporter un soutien accru, d'ordre financier et technique, dans le cadre du PST2.

Ainsi, de 1998 à 2003, le CEREEQ, a-t-il pu bénéficier d'un renouvellement conséquent des ses matériels<sup>56</sup>, ses capacités de gestion ont été renforcées, lui permettant d'améliorer ses résultats d'exploitation et de doubler son chiffre d'affaire en 5 ans<sup>57</sup>. Quant à son personnel, il était prévu des actions de formation mais le débauchage de ses cadres par les entreprises privées en a limité, par la force des choses, les bénéfices qu'en a tiré le Centre.

S'agissant de sa privatisation, si le Centre a bien été inscrit sur la liste des privatisations, ce n'est que récemment que des propositions plus précises de reprise d'une partie de son capital par des intérêts privés sont intervenues. Les discussions se poursuivent. Parallèlement, des réflexions sont menées au niveau de l'Etat pour arrêter un schéma définitif de restructuration du CEREEQ et plusieurs solutions restent envisageables. Ces réflexions devraient notamment permettre de clarifier le rôle que l'Etat entend voir jouer au Centre en matière d'édiction de normes, d'étude et d'analyse, de recherche, ou de contrôle.

Concernant le secteur privé, c'est à partir du milieu des années 90, sous l'effet de la reprise économique et de la relance des activités de BTP et pour pallier les difficultés du CEREEQ à y faire face, qu'un certain nombre de laboratoires et de bureaux d'étude et de contrôle privés, se sont créés et ont progressivement accru leurs activités. A partir de 2000, ce mouvement s'est encore accéléré à la faveur du boom de l'immobilier et de la multiplication des chantiers tant public que privés. La profession s'est alors organisée et s'est dotée de syndicats professionnels affiliés aux principales organisations patronales du Sénégal, CNP et CNES, notamment.

<sup>56</sup> Carottiers, sondeuses, matériels de laboratoire, équipements informatiques, etc.

<sup>57</sup> Le Ca serait passé de 273 millions de francs cfa en 2001 à 456 millions de francs cfa en 2006. Cf. Banque mondiale. Rapport dévaluation du PST2. 2008.



### ▪ **Les contraintes**

Dans le cadre des discussions que mène le secteur privé avec l'Etat, un certain nombre de griefs ont été exposés et des propositions ont été également formulées. Les syndicats regroupant les bureaux d'étude et de contrôle technique, dont, notamment l'Association des Bureaux de Contrôle Technique et d'Inspection Agréés du Sénégal (ACIAS), ont fait valoir que si le **non - cumul** des travaux d'étude et de contrôle pour un même chantier, au profit d'une même entreprise de contrôle était la règle en ce qui concerne les chantiers de construction immobilière, tel n'était pas le cas pour les chantiers routiers.

En effet, il a été noté qu'en pratique, un même bureau d'étude, qu'il soit public ou privé, pouvait être commis par les maîtres d'ouvrage pour exécuter **cumulativement et pour un même chantier routier**, des missions d'étude, de supervision des travaux et de contrôle technique. Cette confusion des rôles et des missions conduit de fait les bureaux d'étude à être tout à la fois juges et parties.

Par ailleurs, ce cumul conduit généralement les bureaux d'étude à privilégier leur mission d'étude et/ou supervision, au détriment de leur mission de contrôle de la qualité. En effet, les bureaux d'études ont développé davantage la démarche de supervision sur laquelle le Maître de l'Ouvrage juge plus facilement le prestataire. De fait, la mission de contrôle reste encore dans les termes de référence, une quasi «supervision » comprenant la maîtrise d'œuvre (coûts, délais, coordination des travaux, etc.) et le contrôle qualité proprement dit.

Or, ces deux fonctions, essentielles, l'une comme l'autre, sont très différentes. Le contrôle qualité concerne essentiellement le contrôle des matériaux et de leur utilisation. Il a pour objet de permettre l'atteinte d'un niveau de service et de qualité des ouvrages routiers et des équipements associés qui soit conforme aux besoins exprimés par le maître d'ouvrage en terme, notamment, de durabilité, de performances, de sécurité, de confort, etc.

Le contrôle doit être réalisé selon un référentiel précis constitué des normes, règles et directives nationales et internationales, qui constituent les règles de l'art, en la matière. Il doit également se conformer à la réglementation en vigueur en matière, entre autre, celle relative à l'environnement et à la sécurité et, enfin, aux spécifications techniques prévues par le marché tout comme à celles qui sont propres au système de contrôle utilisé.

Pour atteindre ces objectifs, le contrôleur technique procède par des vérifications techniques, par sondage, selon un échantillonnage convenu à l'avance et un programme détaillé de contrôle visant les matériaux, d'une part et les méthodes de mise en œuvre, d'autre part. En aucune manière, le contrôleur technique ne doit prendre en considération les paramètres financiers et de délais qui sont du ressort du superviseur des travaux. Enfin, le contrôleur technique doit faire appel à un laboratoire géotechnique partenaire capable de réaliser les essais géotechniques nécessaires au projet.

D'autre part, il a également été proposé que dès la transformation effective du CEREEQ en société de type privé, il soit mis fin au « monopole de fait », dont celle-ci bénéficierait, afin que puisse s'établir une compétition loyale et équitable entre tous les acteurs du secteur.

Enfin, certains maîtres d'ouvrage délégués ont indiqué que l'insuffisance actuelle de l'expertise disponible en matière d'études, de supervision et de travaux, pourrait rendre difficile le non - cumul des missions d'étude, de supervision et de contrôle et rappellent, à cet égard, que moins de 5 (cinq) bureau d'études et de contrôle technique sont actuellement agréés.

### ▪ **Les recommandations**

Il est proposé les recommandations suivantes :

- dissocier les activités du CEREEQ et les répartir entre deux structures distinctes :
  - o une structure qui resterait dans le giron de l'Etat et qui ferait office d'autorité de régulation du secteur (agrément des entreprises de contrôle technique, élaboration et validation de normes, etc.). Elle aurait également pour mission de promouvoir la recherche et l'utilisation des matériaux locaux ;
  - o une structure à vocation commerciale dans laquelle l'Etat pourrait, s'il le souhaite, conserver des parts. Cette structure reprendrait les activités d'analyse des matériaux, d'étude et de contrôle technique et accéderait à la commande publique dans les conditions et sous les effets prévus par le Code des obligations de l'administration et le code des marchés publics, pour les entreprises privées ;
- interdire le cumul des missions d'étude et de contrôle technique au profit d'une même entreprise, pour un même marché ;
- redéfinir les missions de contrôle routier pour tous les stades de la construction ou de l'entretien de l'ouvrage (conception – réalisation – réception) et en finaliser les modalités par voie réglementaire ou conventionnelle ;
- redéfinir les missions de supervision et en fixer les modalités par voie réglementaire ou conventionnelle ;
- mettre en place un système de management de la qualité pour l'ensemble des travaux routiers ;



- généraliser l'utilisation de la méthode dite de « gestion par niveau de service » pour les travaux routiers ;
- former une expertise suffisante pour couvrir les besoins actuels et futurs en matière d'étude, de supervision et de contrôle technique.

### 2.1.3.3.3. La prévention des agressions perpétrées par les usagers à l'encontre du patrimoine routier

Si l'on a coutume d'attribuer le mauvais état des routes au seul déficit d'entretien routier ou à la mauvaise qualité de la conception et/ou de la réalisation des ouvrages, tel n'est pourtant pas le cas, en pratique. Le patrimoine routier est, en effet, victime d'agressions caractérisées perpétrées de manière récurrente, par les usagers eux-mêmes. Ces agressions ont un impact négatif qui se chiffre en milliards de francs cfa chaque année<sup>58</sup> et sont tout aussi responsables que le déficit d'entretien ou les défauts de conception, voire davantage, du mauvais état général du patrimoine routier.

Multiformes, ces agressions tiennent aussi bien à l'incivisme et à l'indiscipline des usagers, qu'à leur manque d'information. Elles sont également grandement facilitées par la passivité des autorités en charge du contrôle de la circulation routière et par la non application, dans la plupart des cas, des sanctions prévues.

**Aussi, régler la question de l'entretien routier et améliorer le contrôle technique des travaux ne suffira probablement pas à maintenir un niveau de service adéquat, s'il n'est pas mis fin aux abus commis par les usagers dans l'utilisation des routes.**

Dans le cadre de cette étude nous n'examinerons que deux cas d'agression qui, en raison de leur ampleur, constituent aujourd'hui la principale préoccupation en la matière : le non - respect de la charge à l'essieu et les poses et déposes inappropriées de conduites diverses dans l'emprise des routes.

a) *Le non - respect de la charge à l'essieu*

- **La réglementation applicable**

Au Sénégal, comme dans les autres pays d'Afrique de l'Ouest, les charges à l'essieu sont strictement réglementées. La matière est régie par les dispositions de la loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002, portant Code de la route, notamment les articles B2 à B9 de l'annexe intitulée « Dispositions applicables aux véhicules automobiles et ensemble de véhicules ».

Ces dispositions sont conformes à la réglementation communautaire (CEDEAO/UEMOA), notamment :

- la résolution C/RES 5/5/90, relative à la charge à l'essieu,
- la décision C/DEC 7/7/91, relative à la réglementation de la circulation routière

Aux termes de ces dispositions communautaires, reprise par le Code de la route, la charge à l'essieu autorisée est fixe à **11,5 tonnes**. Quant aux charges totales maximales autorisées (PTAC), elles dépendent du nombre d'essieux et sont fixées comme suit :

- 2 essieux : 18 tonnes,
- 3 essieux : 26 à 30 tonnes,
- 4 essieux : 38 tonnes,
- 5 essieux : 43 à 46 tonnes,
- 6 essieux : 51 tonnes.

Les sanctions pécuniaires prévues en cas d'infraction à ces dispositions sont, en revanche, différentes. Si les amendes prévues par l'UEMOA, par tonne excédentaire à l'essieu, sont de 20 000 francs cfa pour les transports nationaux et de 60 000 francs cfa pour les transports internationaux, il est fait application, au Sénégal, depuis 1993, d'une amende unique et forfaitaire de 6 000 francs cfa fixé suite à un accord intervenu entre les Transporteurs et l'Etat.

---

<sup>58</sup> Source : Etude des impacts de la réduction des charges à l'essieu des véhicules poids lourds au Burkina Faso. Ministère des Transports / CONSIA. Octobre 2008 - Etude sur la gestion du contrôle de la charge à l'essieu au Sénégal. Ministère en charge des Infrastructures / CONSILIIUM LEGIS. Décembre 2005.



▪ **Position du problème : rappel des conclusions de l'étude de 2005 sur les charges à l'essieu**

En 2002, une inspection de l'état des routes menée par l'AATR a fait apparaître qu'en dépit des efforts financiers croissants consentis pour l'entretien des routes, 20% seulement du réseau routier revêtu était en bon état, le reste du réseau revêtu étant, soit en mauvais état, soit en très mauvais état.

**Tableau 9 : état du linéaire du réseau routier revêtu en 2002**

Catégorie et état	Bon état		Moyen état		Mauvais état		Très mauvais état		Total	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
<b>N</b>	604,2	23	1014,5	39	551,6	21	450,9	17	2621,1	100
<b>R</b>	209,3	40	169,7	33	111,9	21	29,8	6	520,7	100
<b>D</b>	44,4	6	260,4	32	379,6	47	121,4	15	805,8	100
<b>P</b>	7,8	9	35,1	40	33,9	39	10,2	12	87	100
<b>VD</b>	0,5	4	5,5	43	6,4	50	0,5	4	12,9	100
<b>VU</b>	20,1	9	70,4	31	96,1	43	39,4	17	226	100
<b>TOTAL</b>	<b>887,1</b>	<b>20,7</b>	<b>1 557,5</b>	<b>36,4</b>	<b>1 181,2</b>	<b>27,6</b>	<b>652,7</b>	<b>15,3</b>	<b>4273,5</b>	<b>100</b>

Source : Etude DTP 2005 sur le contrôle de la charge à l'essieu

Devant ce constat, des voix se sont élevées pour dénoncer le non respect systématique des charges à l'essieu dont, notamment, celle de l'Union Européenne. La situation étant similaire dans la plupart des pays d'Afrique de l'Ouest, l'Union Européenne a, en effet, exprimé ses plus vives préoccupations aux instances de l'UEMOA et fait savoir que la non poursuite des efforts des Etats pour régler définitivement cette question, ne lui paraissait pas être de nature à faciliter ses interventions futures dans le secteur.

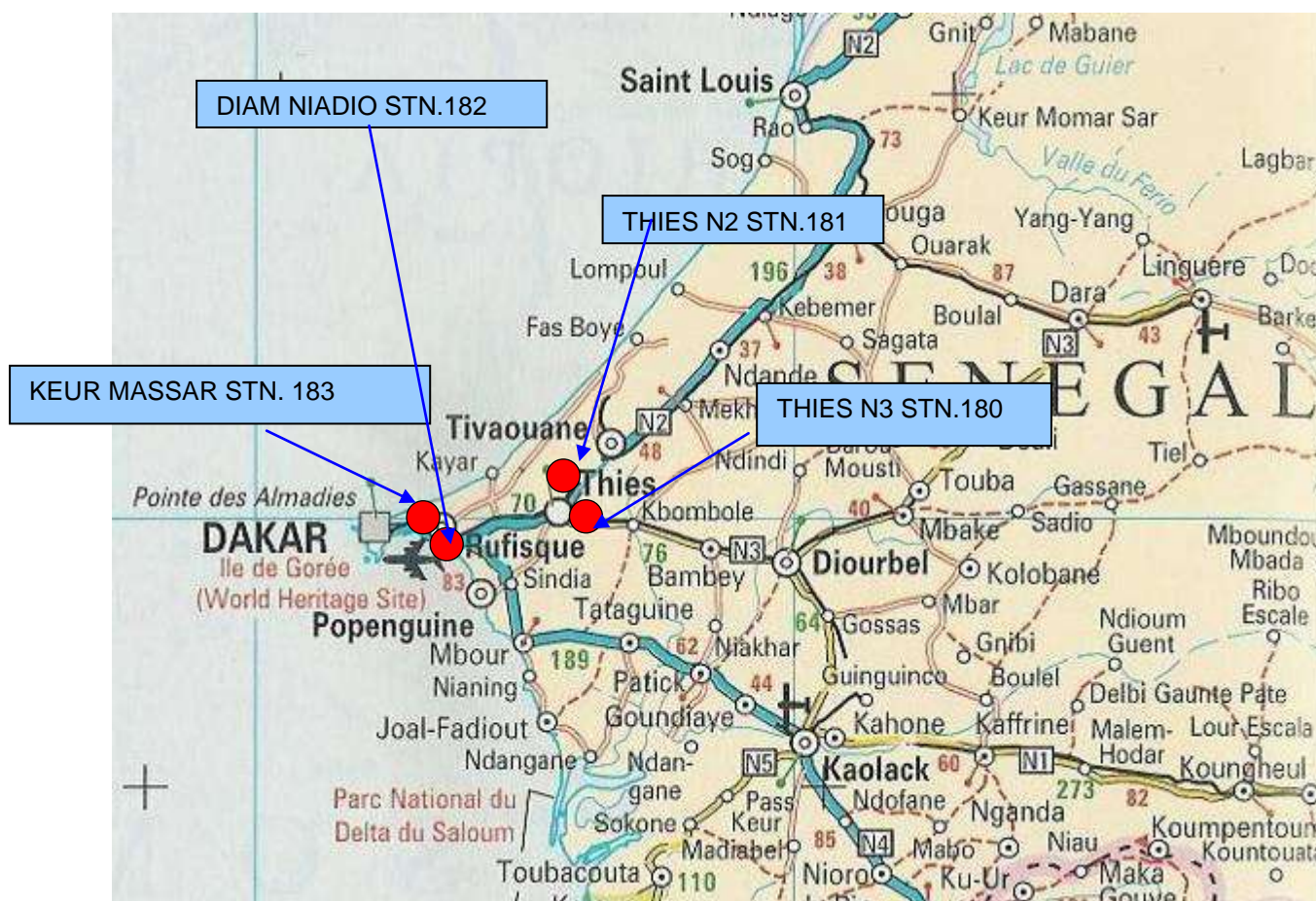
En 2005, l'Etat du Sénégal a commandité une étude, financée par l'Union européenne, sur les charges à l'essieu<sup>59</sup>. Cette étude avait pour objet :

- d'évaluer, de manière précise, le niveau de surcharge pratiquée par les usagers et l'importance de son rôle dans la dégradation des routes ;
- de procéder à un chiffrage précis des dégâts causés par les surcharges ;
- et, surtout, de proposer un plan d'action détaillé et complet pour assurer un contrôle effectif des charges à l'essieu et mettre fin, de façon définitive, aux surcharges.

L'étude a été confiée à un Cabinet sud-africain de renom, spécialisé en la matière. Etalée sur une période de 12 mois, cette étude a mobilisé une douzaine d'experts ingénieurs, économistes des transports, techniciennes de pesage et de comptage, sud-africains pour la plupart mais également, français, ivoiriens et sénégalais. Elle a nécessité l'organisation d'une vaste campagne de pesage systématique<sup>60</sup> sur toutes les grandes voies de passage qui s'est déroulée en deux phases :

- la première phase s'est déroulée en septembre 2005. Elle a duré deux semaines, a porté sur 5 sites et permis un comptage et un pesage de 4296 véhicules poids lourds ;
- la seconde phase, dite de vérification/confirmation des premiers résultats, a porté sur 4 des sites enquêtés et s'est déroulée durant 4 jours, en novembre 2006.

### Les quatre sites de ponts bascules de la seconde phase



Le Cabinet a rendu ses conclusions en décembre 2005 et celles-ci sont sans appel :

<sup>59</sup> MIETTMI. Etude sur la gestion du contrôle de la charge à l'essieu. CONSILIUM. Décembre 2005.

<sup>60</sup> La technique utilisée a été celle des pesées dynamiques (Weight-in-motion, WIM). Les pesées ont été réalisées à l'aide de pèse - essieux portables pour des pesées dynamiques à faible vitesse (LSWIM) utilisé en Afrique du Sud. Installés directement sur une voie de l'itinéraire, ils ont permis de peser les poids lourds à vitesse réduite et non à l'arrêt et, ainsi, de réduire l'impact du contrôle sur la fluidité du trafic.





## - Le degré de surcharge

La surcharge moyenne constatée est de 7 tonnes (6965 kgs de surcharge, en moyenne, par véhicule), soit un degré de surcharge à l'essieu de 25%<sup>61</sup>. Cinq (5) types de cargaison sont particulièrement concernés tant le nombre de véhicules en surcharge y est élevé :

- le transport de ciment : 91% des camions ont un surpoids de 31%,
- le transport de sable : 67%, pour un surpoids également de 31%,
- le transport de marchandises générales : 43%,
- le transport d'hydrocarbures 31% des camions citernes contrôlés sont également en surcharge à l'essieu ce qui indique que les citernes ont été modifiées et ne sont plus aux normes CEDEAO ;
- le transport de conteneurs : 31% des porte – conteneurs contrôlés sont en surcharge.

## - Les coûts additionnels des dommages causés par les surcharges à l'essieu

Les impacts induits par cette situation sont multiformes et particulièrement importants. Concernant la chaussée, il existe une relation de type exponentiel entre les surcharges à l'essieu et l'ampleur des dégradations. Les surcharges à l'essieu affectent la durée de vie des routes et « sur - fatiguent » les ponts et les réseaux souterrains. Le coût additionnel des dommages que celles-ci occasionnent au réseau du Sénégal a été évalué, selon des méthodes de calcul internationalement reconnues, à **environ 34 milliards 220 millions de fcfa par an**. Soit à peu de choses près, le coût total des besoins estimés pour l'entretien annuel du réseau classé prioritaire.

Outre l'ampleur de ces coûts additionnels pour la collectivité et le budget de l'Etat, les surcharges ont également d'autres impacts particulièrement préoccupants :

- selon les standards internationaux, **25 % des surcoûts d'entretien et d'exploitation des véhicules** seraient directement liés à l'état des routes. Il s'ensuit l'installation progressive d'un cercle vicieux qui affecte la compétitivité de l'ensemble du secteur privé : plus il y a de surcharge à l'essieu et plus le réseau routier se dégrade en renchérissant les coûts d'exploitation des véhicules de transport. Pour faire face à ces surcoûts les transporteurs ont tendance à accroître les surcharges et ainsi de suite ;
- les surcharges faussent la concurrence et ne permettent pas au secteur des transports routiers d'optimiser ses performances : les transporteurs qui respectent la réglementation des charges à l'essieu ne sont pas compétitifs face à ceux qui ne la respectent pas et sont contraints de s'aligner ;
- l'importance des dégradations des chaussées occasionnées par les surcharges est la cause d'une fraction significative des accidents souvent mortels qui surviennent sur les grands axes routiers ;
- l'instabilité des véhicules en surcharge est à l'origine d'un nombre encore mal évalué d'accidents mettant en cause des poids lourds.

## - Le plan d'action à mettre en oeuvre

L'étude propose un plan d'action précis pour la mise en place d'une stratégie et de mécanismes adéquats de contrôle des charges à l'essieu. Ce plan d'action s'articule autour des principales mesures suivantes :

- renforcer le dispositif opérationnel de contrôle. Prévoir la mise en place ou la remise en état de ponts bascule :
  - sur les grands axes : RN1 (Diamniadio)<sup>62</sup>, P101 (route de Keur Massar), RN2 (nord de Thiès), RN3 (est de Thiès),
  - sur les sites des principaux donneurs d'ordre : PAD, ICS, Cimentiers, etc.,

<sup>61</sup> Ce n'est pas tant l'importance de la surcharge à l'essieu (nombre de véhicules en surcharge) que le degré de la surcharge à l'essieu (surpoids moyen par véhicule) qui pose problème. En effet, si l'étude indique que 16,3 des véhicules en circulation, tous types confondus, et 30 % des poids lourds sont surchargés, ce qui reste relatif, le degré de surcharge est particulièrement élevé : la surcharge moyenne constatée est de 7 tonnes soit un degré de surcharge à l'essieu de 25 %.

<sup>62</sup> Le trafic de poids lourds entre Dakar et Rufisque représente environ 1 200 véhicules par jour. Ces véhicules peuvent ne pas tous passer par le site de Diamniadio, qui doit être équipé pour assurer du haut débit et fonctionner 24 heures par jour. Il faudra alors envisager l'installation d'un pont-bascule sur la N1 entre Dakar et Rufisque. Cependant, en raison de l'intensité du trafic (embouteillages importants) sur ce tronçon, on peut d'ores et déjà supposer qu'il sera difficile d'organiser des opérations de contrôle de surcharge sur ce site, **sauf à prévoir un système dynamique à haute vitesse comme à Diamniadio et un espace aménagé relativement vaste** pour l'arrêt des véhicules en infraction.



- aux frontières, dans le cadre du programme en partie financé par l'UEMOA,
- sur certains autres axes qui connaissent un trafic également significatif : la N3 entre Mbacke et Touba (région de Diourbel), et la N4 entre Ziguinchor et Bignona (région de Ziguinchor).

Selon l'étude, ce dispositif permettrait d'assurer un contrôle effectif d'environ **90%** du trafic le plus concerné.

- aligner les sanctions, notamment les pénalités sur le montant évalués des dommages ;
- simplifier et fluidifier les procédures de contrôles : tant les agents de contrôle que les usagers comprennent difficilement les effets des surcharges sur leur sécurité, sur leur compétitivité à long terme et ne distinguent pas entre charges totale et charge à l'essieu ;
- mettre en place un système de gestion du dispositif sous forme de PPP ;
- instituer un cadre de concertation et de coordination entre tous les acteurs concernés (Etat, Transporteurs, PAD, CCIAD, Industriel et commerçants, forces de l'ordre, COSEC, consignataire, pétroliers, etc.), afin que l'ensemble des aspects nécessaires pour améliorer l'efficacité du contrôle soient pris en compte. Ces aspects concernent notamment, l'entretien des bascules et leur étalonnage régulier, une meilleure compréhension des enjeux et des effets bénéfiques à long terme sur l'activité des transporteurs, les aspects de bonne gouvernance du dispositif, etc.

#### ▪ **Etat actuel de la situation**

Un certain nombre d'initiatives ont d'ores et déjà été prises, tant par les Autorités de l'UEMOA, que par le Gouvernement du Sénégal dont, notamment :

- l'adoption et la signature, le 16 décembre 2005, par le Conseil des Ministres de l'UEMOA, du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules de transports de marchandises dans les Etats – membres ;
- l'identification de six (06) sites pour installer des postes de péage/pesage sur le réseau communautaire en 2006 ;
- la saisine, en 2007, des établissements générant plus de 200 000 tonnes de fret par an pour qu'ils installent les matériels nécessaires au contrôle du poids total autorisé en charge (PTAC), du gabarit et de la charge à l'essieu des gros porteurs, quittant lesdits établissements avec leur chargement ;
- la décision prise en mai 2008, à Bamako, au cours de la réunion du Programme d'Actions Communautaires d'Infrastructures de Transport et de Transit Routiers (PACITR), de mettre en application le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA, susmentionné, au plus tard, le 31 juillet 2009, pour les normes de PTAC et de gabarit), et le 31 juillet 2010, pour les charges à l'essieu, dans tous les Etats membres ;
- l'instruction, depuis décembre 2008, d'une requête de financement pour l'acquisition de 20 pèse - essieux mobiles dans le cadre du 10<sup>ème</sup> FED, adressée à la Délégation de l'Union Européenne à Dakar; pour environ 200 millions de francs cfa ;
- l'identification en février 2009, d'un site à Diamniadio pour abriter une station à pesée dynamique à vitesse réduite (SSWIM, *Slow Speed Weigh-in-Motion*) pour contrôler la charge à l'essieu des véhicules sortant de Dakar ;
- la réception à Dakar, du 09 au 10 février 2009, d'une mission de l'UEMOA pour la fourniture au Port Autonome de Dakar (PAD) d'une station fixe de contrôle de la charge à l'essieu à basse vitesse ;

Par ailleurs, une réunion de concertation des Ministres en charge des infrastructures et des transports des Etats membres de l'UEMOA, s'est tenue à Ouagadougou, le 23 avril dernier. A l'issue de cette réunion de concertation, une feuille de route visant à mettre en œuvre de manière effective et diligente les Directives de l'UEMOA sur le contrôle de la charge à l'essieu a été adoptée. Les principales mesures qu'elle préconise sont les suivantes :

- vulgarisation du Règlement n° 14/2005/CM/UEMOA, sensibilisation et formation des acteurs évoluant dans le secteur des transports ;
- équipement des plateformes, établissements d'entreposage et de stockage, établissements industriels ou miniers émettant un trafic routier annuel de marchandises par véhicules lourd de plus de 200 000 tonnes ;
- vérification et contrôle des gabarits et poids des véhicules au moment de la réception technique et au cours des visites techniques périodiques des véhicules ;
- démarrage des opérations de contrôle du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) au niveau des Ports maritimes ;



- démarrage des opérations de contrôle du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) au niveau des établissements et plateformes générant un trafic de marchandises d'au moins 200 000 tonnes par an ;
- démarrage du contrôle de la charge à l'essieu sur les axes routiers ;
- mise en œuvre des mesures d'accompagnement : désignation du point focal – pays, pour le suivi de la feuille de route, réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter - Etats, mise en place du dispositif de renouvellement du parc et de professionnalisation du secteur (défiscalisation, facilitation de l'accès au crédit, création de fonds de développement du secteur), information et formation des acteurs (transporteurs, chargeurs, chauffeurs, syndicats, administrations), suppression du tour de rôle et mise en place d'un contact direct chargeur - transporteur, développement de l'inter – modalité rail – route.

Au cours des discussions intervenues en 2009 entre le secteur privé et l'Etat, il a été demandé que cette feuille de route fasse l'objet, comme le préconise l'UEMOA, d'une mise en œuvre diligente. Mais, il a surtout été recommandé à l'Etat, d'éviter la prise de mesures unilatérales, sans larges concertations préalables avec tous les acteurs concernés, en particulier avec les syndicats de transport de marchandises et les entreprises générant plus de 200.000 tonnes de trafic par an. Les Organisations patronales présentes à ces discussions ont proposé leurs services pour faciliter la tenue de ces concertations.

De fait, la position du secteur privé sur la question du respect de la charge à l'essieu (mais également des normes de PTAC et de gabarit) est claire et peut se résumer en cinq points qu'il estime être des facteurs - clés de succès de la réforme :

- l'Etat n'a pas les moyens de supporter les coûts additionnels – 30 milliards par an en moyenne - générés par le non respect des normes légales et réglementaires de transport ;
- il doit être mis fin aux violations répétées de ces normes ;
- aucune décision ne doit être prise sans information et concertation préalable avec les acteurs économiques, notamment les transporteurs ;
- les mesures de contrôle qui seront mises en place devront être impartiales, équitables et fiables et ne pas devenir des éléments supplémentaires de « négociation » pour les autorités qui en auront la charge ;
- des mesures d'accompagnement devront nécessairement être clairement définies et effectivement prises pour compenser les surcoûts générés par la suppression des surcharges et éviter que ces surcoûts ne soient complètement répercutés, in fine, sur les consommateurs finaux<sup>63</sup>

#### ▪ Les recommandations

La première condition de réussite de la stratégie envisagée pour mettre fin aux dégâts que cause le non respect de la réglementation relative à la charge à l'essieu est **une prise de conscience nationale du fait que le phénomène de surcharge mérite d'être maîtrisé non pas seulement parce qu'il est gravement répréhensible, mais parce que les conclusions de l'étude, nous montrent que le pays n'a pas les moyens économiques et financiers de supporter ces pratiques.**

La seconde condition de réussite de cette initiative stratégique tient aussi à une volonté politique qui puisse s'appuyer sur un fort soutien de l'opinion publique. Il est donc nécessaire d'informer largement le public sur le fait que ceux qui dépassent les limites de la charge autorisée doivent être taxables sur le dommage additionnel qu'ils imposent aux infrastructures routières et à la communauté.

Aussi, considérant que les dommages causés au domaine public routier sont estimés à environ 30 milliards de fca par an, ce qui constitue pour l'Etat et pour l'ensemble de la collectivité nationale une charge non supportable.

Considérant également que le respect de la charge à l'essieu a fait l'objet de dispositions communautaires, que des acquisitions de matériels financés par l'UEMOA sont en cours d'installation, que les partenaires au développement, en particulier l'Union Européenne, ont fait part de leur souhait de voir régler ce problème.

Considérant, toutefois, qu'en raison de l'état actuel du réseau routier, la durée des trajets est anormalement allongée et génère des surcoûts pénalisants que les transporteurs amortissent en réalisant des surcharges, évitant ainsi d'accroître le prix des prestations qu'ils facturent aux entreprises donneurs d'ordre.

Considérant, toutefois, les impacts négatifs que ne peut manquer d'avoir, à court terme, sur les comptes d'exploitation des transporteurs et les risques de rejet de ces mesures comme cela a été récemment le cas au Niger puis au Burkina Faso.

<sup>63</sup> En effet, selon les conclusions de l'étude Consia 2008, précitée, une suppression de la charge à l'essieu pourrait avoir comme conséquence :

- un renchérissement des taux de fret d'environ 20%,
- une baisse du PIB d'au moins 0,5 points.



Que, par ailleurs, le manque - à - gagner qui en résulterait, à court terme pour les transporteurs, pourrait être répercuté sur les tarifs de transport et, in fine sur les produits transportés dont ceux de première nécessité.

Que dans ces conditions, mettre fin aux surcharges sans mesures d'accompagnement, pourrait avoir un impact négatif quasi immédiat, tant sur la compétitivité du secteur privé que sur le coût de la vie des ménages.

Aussi, compte-tenu du caractère stratégique du secteur des transports routiers et de l'importance des questions restant à résoudre pour une mise en œuvre opportune des mesures de contrôle, **il est recommandé qu'un comité ad hoc soit créé par arrêté primatorial ou du Ministre en charge des Transports.**

Ce comité devra comprendre en son sein l'ensemble des acteurs concernés (Administrations, organisations patronales, syndicats de transporteurs, chambres consulaires, COSEC, grands donneurs d'ordre, etc.).

Il aura pour charge initiale d'élaborer un plan d'action précis permettant de régler, de manière concertée, les questions encore en suspens : évaluation de l'impact économique des mesures envisagées, identification des mesures d'accompagnement qui pourraient s'avérer nécessaires, mise en place d'un plan de communication associant largement les transporteurs, définition du mode de gestion des mécanismes de contrôle, définition de sanctions appropriées (dissuasives mais non excessives), règlement de la question du déchargement du fret excédentaire, etc.

b) *Les poses et déposes de conduites diverses dans l'emprise des routes et voies classées*

#### ▪ **Position du problème**

Les poses et déposes de conduite diverses sous la couche de roulement des routes, communément appelées « coupures de route » sont, en règle générale, opérées à la demande des concessionnaires des services publics de production et/ou de distribution d'eau, de télécommunication, d'assainissement, voire, d'énergie électrique, pour réaliser des travaux sur leurs réseaux souterrains, conformément aux dispositions de l'arrêté n° 9644 MTPUT du 27 août 1974, tel que modifié par l'arrêté n° 14236 MTPUT du 17 décembre 1974, qui les y autorise.

#### ▪ **Les contraintes**

A l'examen, il s'avère que ces ouvertures et ces tranchées, sont, dans la plupart des cas, exécutées et comblées de manière non - conformes aux règles de l'art<sup>64</sup>, déformant le revêtement de la route et facilitant les infiltrations d'eau de pluie, avec, à terme, une dégradation accélérée et quasi irréversible de la route.

Le coût de ces dommages n'a pas semble t'il fait l'objet d'évaluation. Toutefois, son importance paraît hors de doute, si l'on en juge par la vitesse de dégradation des tronçons concernés et la multiplication des travaux de reprises, de remblai ou de réhabilitation qui sont successivement opérés pour un même tronçon.

Or, il s'avère que l'arrêté susmentionné du 27 août 1974, ne permet pas une juste et complète indemnisation de ces dommages.

Par ailleurs, il n'est pas rare que ces tranchées et ouvertures non - conformes soient opérées dans les mois qui suivent la construction de certaines routes révélant une quasi absence de concertation préalable entre les maître d'ouvrage délégués des travaux routiers et les concessionnaires de services publics. De tels faits, difficilement admissibles en raison de leur coût pour la collectivité, ne sont pas pris en compte par l'arrêté susmentionné du 27 août 1974.

#### ▪ **L'état actuel de la situation**

C'est pour mettre fin à ces abus que le Gouvernement, en étroite concertation avec les concessionnaires de service public, a pris l'initiative de préparer un projet de décret réformant entièrement la réglementation en la matière.

Les concessionnaires de service publics ne seraient pas défavorables à un alignement de la réglementation nationale sur celles en vigueur non seulement dans la plupart des pays de l'OCDE, mais également en Afrique du Sud ou à l'île Maurice. Ces réglementations reposent sur des principes bien établis qui peuvent être résumés comme suit :

- les poses et déposes doivent être faites au moment de la construction ou de la réhabilitation des routes, par la pose de gaines d'attente sous le revêtement routier munies d'un système d'ouverture permettant les interventions des concessionnaires sans tranchée ni ouverture ;

<sup>64</sup> Les tranchées sont ouvertes avec des matériels inadéquats (pics, masses, etc.), comblées – souvent avec retard – avec des matériaux dont la composition et la structure diffèrent des matériaux de base de la route et les terres et des gravats excédentaires sont laissés à même la chaussée durant des mois.



- les maîtres d'ouvrages délégués ont l'obligation d'informer tous les concessionnaires de la construction ou de la réhabilitation d'une route deux (2) mois, au moins avant le démarrage des travaux aux fins d'installation de gaines d'attente ;
- sauf extrême urgence (fuite, rupture des conduites, cassures, etc.), il est interdit de pratiquer des ouvertures ou des tranchées dans l'emprise des routes dans les années qui suivent immédiatement leur construction ou leur réhabilitation. La durée de cette interdiction est, en général, de 2 à 5 ans ;
- lorsque des ouvertures ou des tranchées s'avèrent nécessaires, elles doivent être faites selon la technique du fonçage mécanique horizontal et de manière conforme aux règles de l'art ;
- les travaux doivent être effectués par les maîtres d'ouvrage et sous leur entière responsabilité ;
- les charges afférentes à ces travaux doivent être entièrement à la charge des concessionnaires, dès lors que ceux-ci, in fine, en répercutent les coûts sur leurs abonnés.

▪ **Les recommandations**

L'élaboration du projet de décret réglementant les coupures de routes date de 2005. A ce jour, nonobstant, l'ampleur des dommages causés au patrimoine routier, ce texte n'a toujours pas été circularisé et adopté. Nous ne pouvons que recommander qu'il le soit sans délai.

Nous recommandons également que les principes de bon sens sus - énoncé, qui correspondent aux standards internationaux en la matière, soient effectivement pris en compte dans ledit projet, à savoir :

- mise en place obligatoire de gaines d'attente pour les réseaux d'utilité publiques au cours des travaux de construction ou de réhabilitation d'une route ou d'un tronçon de route ;
- obligation pour les maîtres d'ouvrages délégués d'informer tous les concessionnaires de services publics des projets de construction ou de la réhabilitation d'une route deux (2) mois, au moins avant le démarrage effectif des travaux ;
- interdiction formelle, sauf extrême urgence (fuite, rupture des conduites, cassures, etc.), de pratiquer des ouvertures ou des tranchées dans l'emprise des routes dans les années qui suivent immédiatement leur construction ou leur réhabilitation ;
- obligation de faire usage de la technique du fonçage mécanique horizontal, en conformité avec les règles de l'art, lorsque des ouvertures ou des tranchées s'avèrent nécessaires ;
- réalisation des travaux d'ouverture par et sous l'entière responsabilité des maîtres d'ouvrage délégués ;
- prise en charge intégrale, par les concessionnaires, des charges afférentes aux travaux d'ouverture.



## 2.1.4. La mobilité urbaine

### 2.1.4.1. Position du problème

La question de la mobilité urbaine est particulièrement cruciale à Dakar et dans sa région. Elle est moins préoccupante dans les autres grandes métropoles du pays mais des problèmes de mobilité ont, malgré tout, été décelés à Thiès et à Kaolack.

#### 2.1.4.1.1. La région de Dakar

En 1998, une étude réalisée par le CETUD et relative aux transports urbains<sup>65</sup>, a chiffré à cent huit (108) milliards de francs cfa, les pertes subies, chaque année, par la collectivité, du fait des dysfonctionnements du système de transports urbains et du manque de fluidité du trafic.

En 2005, une deuxième étude d'impact est réalisée par le CETUD. Celle-ci revoit les chiffres initiaux à la baisse et évalue à 95 milliards de francs cfa par an, le coût des dommages causés par les dysfonctionnements du secteur des transports, dans la région de Dakar.

**Tableau 10 : dysfonctionnements du système de transport urbain**

Type de dysfonctionnement	Quantité	Coût unitaire (en francs cfa)	Coût total (en milliards de francs cfa)
<b>Dysfonctionnements internes au système de transport : accidents de la route</b>			
Décès	120	6 600 000	792 000 000
Blessures graves	1 068	800 000	894 000 000
Blessures légères	2 011	30 000	60 000 000
Dommages matériels	3 200	200 000	640 000 000
S/t accident de la circulation			2 346 000 000
Congestion de la circulation (heures perdues à bord)	105 000 000	235	24 675 000 000
<b>Total 1</b>			<b>27 021 000 000</b>
<b>Dysfonctionnements environnementaux</b>			
Pollution sonore	-	-	-
Effet de serre	-	-	-
Pollution atmosphérique (nombre d'habitants affectés par les polluants)	2 268 542	30 000	68 056 000 000
<b>Total 2</b>			<b>68 056 000 000</b>
<b>Total général</b>			<b>95 077 000 000</b>

Source : CETUD. Etude d'élaboration d'un plan de déplacement urbain pour l'agglomération de Dakar. GMAT Mai 2005.

On peut émettre des réserves sur la précision de ces chiffres, le modèle utilisé étant particulièrement simplifié et sommaire, comme le reconnaissent volontiers les auteurs de l'enquête<sup>66</sup>. Toutefois, cette étude a le mérite de proposer une base de calcul et des chiffres qui permettent d'avoir des indications sur les tendances. Au demeurant, la partie de l'étude relative aux dommages liés aux dysfonctionnements internes du système de transport paraît pertinente, le montant des préjudices occasionnés par les accidents de la circulation, tout comme ceux liés aux pertes d'heures ouvrées, pouvant être renseigné et évalué, de manière objective et sans difficulté majeure<sup>67</sup>.

De fait, l'écart entre l'estimation de 1998 et celle de 2005 peut être interprété comme étant la traduction des efforts fournis pour améliorer la mobilité urbaine, dans le cadre, notamment, de l'exécution du PAMU. D'autres initiatives ont été prises après 2005, à l'initiative de l'ANOCI et de l'APIX, qui ont également contribué à apporter de nouvelles améliorations aux performances globales du système de transport urbain.

Toutefois, ces différents efforts n'ont eu qu'une portée relative en raison de l'existence de contraintes structurelles fortes liées, notamment, à la situation géographique de Dakar et à son rôle dans l'économie nationale. Ces contraintes structurelles appellent des solutions d'une toute autre nature et d'une toute autre envergure que celles qui sont actuellement mises en œuvre.

Confinée, en effet, sur la presqu'île du Cap-Vert, qui ne permet quasiment aucun développement horizontal des surfaces aménagées, la région de Dakar, dont la superficie n'est que de 550 km<sup>2</sup>, soit 0,28% du territoire national, comptait en 2006<sup>68</sup> :

- **25% de la population nationale.** Sa population est estimée à environ 2 640 000 habitants en 2008 et croît à un taux moyen de 2,5% l'an ;

<sup>65</sup> CETUD. Etude d'analyse de l'impact économique des projets d'infrastructures routières du PAMU. Septembre 2008.

<sup>66</sup> CETUD. Etude d'élaboration d'un plan de déplacement urbain pour l'agglomération de Dakar. GMAT Mai 2005.

<sup>67</sup> Le Code CIMA contient un barème extrêmement précis du montant des dommages corporels. Le montant des primes de remboursement des sociétés d'assurance permet d'évaluer les dommages corporels. Quant aux heures ouvrées perdues, divers outils, dont les enquêtes auprès des entreprises, permettent d'obtenir des éléments intéressants.

<sup>68</sup> Ces chiffres sont repris de l'étude précitée, réalisée par le CETUD.



- **95% des entreprises formelles**, tous secteurs d'activité confondus ;
- **87% des emplois permanents** ;
- **80% des Unité de Production Informelles (UPI) non agricoles**<sup>69</sup>, employant environ 435 200 personnes.

Quant à la ville de Dakar, stricto sensu, sa situation géographique est encore plus délicate. Située à l'extrémité de la presqu'île, sur une bande de terre d'une superficie de 78,5 km<sup>2</sup>, dont la plus grande largeur n'excède par 5 kms, la ville de Dakar concentre environ **42%** de la population de la Région soit, 1 049 253 habitants en 2006.

Les difficultés liées à l'exiguïté de la superficie de la ville sont accentuées par l'organisation spatiale de la ville. En effet, l'ensemble des administrations de l'Etat, et les sièges des entreprises privées et des Organisations internationales sont concentrés au centre ville. Le réseau routier est essentiellement constitué de lignes radiales reliant les banlieues et les quartiers périphériques à ce centre. De fait, il s'est créé un mouvement pendulaire et massif de déplacement des populations à des heures de pointes précises, particulièrement difficiles à gérer.

Si cette hyper concentration des activités et des hommes dans la région de Dakar, sur une superficie aussi réduite, paraît difficile à résoudre, la situation est encore plus préoccupante à l'échelle départementale. En effet, la région de Dakar est subdivisée en quatre (4) départements et, pour certains d'entre eux, comme le montre le tableau ci-après, les densités humaines y sont telles que la situation paraît quasi – intenable à long terme. C'est en particulier le cas pour le département de Guédiawaye avec une densité de 22 108 habitants au km<sup>2</sup>, ou pour le département de Dakar, qui compte 13 366 habitants au km<sup>2</sup>.

**Tableau 11 : Répartition et densité de la population de la région de Dakar par département**

Département	Population (hbts)		Répartition (%)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Densité (hbts/ km <sup>2</sup> )	Evolution de 1998 à 2006 (%)
	1988	2006				
<b>DAKAR</b>	680 932	1 049 253	42	78,5	13 366	+35,1
<b>GUEDIAWAYE</b>	619 759	285 192	11,4	12,9	22 108	+45,3
<b>PIKINE</b>	-	848 638	34	86,6	9 777	-
<b>RUFISQUE</b>	188 250	313 161	12,6	371,8	842	+39,9
<b>ENSEMBLE REGION</b>	<b>1 488 941</b>	<b>2 498 011</b>	<b>100</b>	<b>550</b>	<b>4 542</b>	<b>+40,4</b>

Source : SDR – Dakar. 2008.

Enfin, on notera que traditionnellement, 75% des déplacements nationaux annuels ont pour origine ou pour destination Dakar<sup>70</sup> et qu'environ 72,8% des véhicules, tous types confondus, sont immatriculés et mis en service à Dakar<sup>71</sup>. Cela représente environ 133 600 voitures particulières sur les 178 977 immatriculées, 19 951 camionnettes, 7 191 camions et 8 647 autocars.

**Tableau 12 : composition du parc de véhicules immatriculés dans la région de Dakar**

Genre de véhicule	Dakar	Sénégal	Part de Dakar dans le parc national (%)
Autocar	8 647	14 787	58,5
Camions	7 191	13 022	55,2
Camionnettes	19 951	27 948	71,4

<sup>69</sup> Source. DPS Le secteur informel dans l'agglomération de Dakar ; performances, insertion et perspectives. Résultats de la phase 2 de l'enquête 1-2-3 de 2003. Juin 2004.

<sup>70</sup> Plan National d'Aménagement du Territoire (PNAT). Ministère en charge du Plan. 1999.

<sup>71</sup> Direction des Transports Terrestres



Motocycles	2 075	2 844	73
Véhicules très spéciaux Matériels incendie	4	4	100
Quadricycles	220	394	55,8
Remorques	54	123	43,9
Semi – remorques	5 599	7 830	71,5
Tricycles	53	54	98,1
Tracteurs	4 793	7 002	68,5
Véhicules très spéciaux à usage agricole	9	16	56,3
Véhicules très spéciaux divers	10	11	90,6
Véhicules très spéciaux à usage industriel	251	261	96,2
Véломoteurs	5 672	6 357	89,2
Voitures particulières	133 600	178 977	74,6
Véhicules très spéciaux à usage sanitaire	161	190	84,7
Véhicules très spéciaux de transport	3 407	3 518	96,8
Indéterminés (erreur)	85	187	45,5
<b>Total</b>	<b>191 782</b>	<b>263 525</b>	<b>72,8</b>

Source DTT. 2006

En résumé, la problématique de la mobilité urbaine à Dakar peut être exprimée à travers **cinq** (5) constats majeurs<sup>72</sup> :

- le développement de la motorisation individuelle a fait naître des difficultés de mobilité liées, notamment, à l'insuffisance des infrastructures et à l'utilisation inefficace de l'espace réservé à la circulation ;
- les différents plans de circulation et les multiples mesures d'amélioration de la circulation routière n'ont pas permis de résoudre les problèmes du fait, notamment, d'un manque de mobilisation et de coordination des administrations concernées et des collectivités locales, mais également, du fait de l'indiscipline caractérisée des usagers de la route ;
- le PAMU regroupant tous les acteurs du secteur a surtout développé le volet transport de personnes, du fait du manque de mécanismes institutionnels permettant de mieux gérer la circulation routière, facteur déterminant de la mobilité urbaine ;
- l'organisation de l'espace engendre 2 flux pendulaires journaliers entre les zones résidentielles et les zones économiques. Elle s'est traduite par des dysfonctionnements du système de transport dont le coût est estimé à environ 95 milliards de francs cfa par an, en 2005 ;
- la mobilité urbaine, par sa transversalité, préoccupe autant les investisseurs, que les partenaires sociaux, les écologistes ou le Gouvernement.

#### 2.1.4.1.2. Les autres régions

Il s'agit principalement des régions de Thiès et de Kaolack.

La région de Thiès est la deuxième du pays par ordre d'importance économique et démographique. D'une superficie de 6 601 km<sup>2</sup>, elle comptait 1 413 448 habitants en 2006, pour une densité moyenne de 219 hbts/ km<sup>2</sup>.

Lié à un relatif déclin économique de la région, le taux de croissance de la population décroît régulièrement depuis plusieurs décennies : de **2,8%** entre 1976 et 1988, il est passé à **2,2%** entre 1988 et 2002 pour s'établir à **1,8%** depuis cette date. Cette tendance pourrait, toutefois, rapidement s'inverser, dans l'hypothèse où les projets de construction de l'autoroute à péage, du nouvel aéroport international et de la zone économique spéciale se réalisent dans les délais prévus.

Limitée par la région de Louga au Nord, par la région de Fatick au sud, par celles de Diourbel à l'est et, enfin par l'océan et la région de Dakar à l'ouest, la région de Thiès est subdivisée en :

<sup>72</sup> CPI. Diagnostic du système de déplacement dans la ville de Dakar en général et dans la commune du Plateau, en particulier.





- 3 départements : Thiès, Mbour et Tivaouane,
- 11 communes,
- 31 communautés rurales.

L'économie régionale est relativement diversifiée. En effet, outre le tourisme<sup>73</sup> et la pêche qui restent prépondérants, elle comprend également des activités minières, d'agriculture, d'élevage et de commerce.

La région de Thiès connaît des problèmes de mobilité urbaine. Son parc de véhicules s'élève à environ 12 290 véhicules dont 2 472 véhicules de transport et 980 cars. La région possède également un réseau routier relativement dense mais dont certains des tronçons présentent des défauts avec un faible niveau de service<sup>74</sup>.

La construction en cours de l'aéroport international de Diass, la mise en service de la zone économique spéciale, prévue pour environ 1000 entreprises et la réalisation envisagée de nouveaux projets touristiques, entraîneront un regain d'activité économique nécessitant un relèvement important du niveau de service de l'ensemble du réseau de la région. Dans ces conditions, il peut être recommandé d'anticiper sur ces besoins futurs et de parachever les efforts déjà entrepris dans le cadre des chantiers dit « de Thiès », en étendant à l'ensemble de la région, les opérations de mise à niveau du réseau routier.

La situation de Kaolack paraît, quant à elle, beaucoup moins alarmante. Ne comptant que 254 282 habitants en 2006, avec toutefois, un fort taux d'accroissement de sa population évalué à plus de 3,5% par an, la région de Kaolack s'étend sur une superficie de 16 010 km<sup>2</sup>. De fait, avec une densité de 16 habitants au km<sup>2</sup>, la situation de la région de Kaolack reste maîtrisable à plus ou moins long terme. Il convient toutefois, de relever qu'à l'instar de la région de Thiès, le parc de véhicule de la région est vétuste et impacte négativement sur le niveau de sécurité routière et la qualité de la mobilité.

Quant à la ville de Kaolack stricto sensu, très étirée avec un large maillage, elle dispose de réserves foncières importantes qui lui permettent d'envisager son développement avec une relative sérénité.

On notera, toutefois, que l'état de son réseau routier est globalement peu satisfaisant. Mal entretenues, les infrastructures routières de la ville se dégradent, favorisent les conflits de trafic et contribuent à réduire la vitesse commerciale des transports publics urbains. Il existe un plan de circulation pour la ville de Kaolack, conçu en 2004 par le CETUD, mais, à ce jour, cinq ans après, il ne semble pas que ce plan ait fait l'objet d'une mise en œuvre diligente.

#### Encadré 1

##### Contenu du plan de circulation de Kaolack

1. Favoriser la circulation de transit sur certains axes artériels, en leur donnant la priorité dans les efforts d'aménagement et d'entretien, par rapport aux axes secondaires.
2. Contrôler la circulation sur les axes secondaires à l'aide d'outils de signalisation statique simple (panneaux « arrêt », « Cédez le passage », etc.).
3. Améliorer la circulation autour des carrefours à l'aide d'aménagements géométriques simples (îlots de circulation ou ronds points) et d'un marquage adéquat, visible et durable.
4. Installer des systèmes de protection des usagers vulnérables (non motorisés) par le biais d'une signalisation spécifique, de ralentisseurs et de zones de déplacement protégés.
5. Aménager des arrêts dans des refuges en bordure des voies de circulation sur les axes où la circulation est très importante.
6. Imposer des itinéraires spécifiques aux véhicules ayant un impact important sur la fluidité de la circulation. Il s'agit essentiellement des camions et des hippomobiles.

Source : Etude CETUD. 2006.

#### 2.1.4.2. L'évolution du cadre législatif, réglementaire et institutionnel des transports urbains

##### ▪ La législation

<sup>73</sup> La région représente 26% de la capacité l'offre nationale touristique.

<sup>74</sup> Cf. Etude CETUD/GEMAT précitée.



Dès son accession à l'indépendance, le Sénégal s'est doté d'outils propres à lui permettre d'organiser et d'encadrer ses transports terrestres. Sont ainsi nées, durant les années soixante, un Code de la route et une réglementation spécifique aux transports routiers, publics et privés, de marchandises et de voyageurs.

Diverses analyses tendent à démontrer que la réglementation, en particulier celle qui résulte du Code de la route, reste encore peu respectée par les usagers. Les services de police l'appliquent de manière « souple » et sont particulièrement tolérants à l'égard des contrevenants. Les cas de non - respect de la priorité ou de la signalisation horizontale, de stationnement anarchique des camions et poids lourds, de surcharge, d'arrêts intempestifs, etc., sont plus que fréquents et contribuent à réduire la vitesse commerciale et à multiplier les litiges.

Par ailleurs, pour certains aspects, la réglementation en vigueur ne paraît pas suffisante. C'est en particulier le cas pour le transport des matières dangereuses, pour la détermination des itinéraires de transport en commun et la répartition des lignes, pour les aménagements à effectuer au profit des handicapés physiques, pour l'utilisation des pousse – pousse, pour l'organisation de manifestations culturelles ou culturelles sur la voie publique, etc., toutes choses qui, si elles restent en l'état, permettront difficilement d'améliorer les performances du système de transport.

#### ▪ **Le cadre institutionnel**

##### **2.1.4.2.1. De 1980 à 1996**

Durant les années 80, la nécessité d'une réforme du cadre institutionnel particulier des transports urbains, du fait de l'évolution rapide de la situation dans ce secteur et sa dégradation progressive. Une série de dispositions réglementaires tentant d'encadrer de manière plus adéquate les activités dans ce secteur, furent prises, sans pour autant correspondre à une vision d'ensemble du devenir du transport urbain.

C'est à partir du début des années 90 que la question spécifique de la mobilité urbaine fera l'objet d'un traitement spécifique par, notamment, sa prose en compte dans la première lettre sectorielle et la mise en œuvre du PAST1.

En **1992**, un **Comité de suivi des transports urbains** est mis en place. Il a pour mission de définir le contenu de la réforme à entreprendre dans le sous – secteur. Les travaux du Comité de suivi permettent la création, en **1995**, d'un fonds dédié au transport urbain, le Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU), avec une mise de fonds initiale de l'Etat et des contributions financières attendues des collectivités locales et du secteur privé du transport, tous membres du Fonds.

Le **25 septembre 1996**, le Gouvernement adopte une lettre sous - sectorielle spécifique pour les transports urbains, puis, en **1998**, procède à la création d'un établissement public à caractère professionnel, le Conseil Exécutif des Transports Urbains à Dakar (CETUD), par la loi n° 97-01 du 10 mars 1997. Les attributions, l'organisation et le fonctionnement du Cetud seront définis par le décret n° 97-356 du 8 août 1997 abrogé par le décret n° 2001-557 du 19 juillet 2001, toujours en vigueur.

#### **Encadré 2**

##### **Le processus de réforme du cadre institutionnel et réglementaire du sous secteur des transports urbains : quelques dates et étapes clés**

1986 : démarrage du Projet de Gestion et de Développement Urbain (PGDV)

1989 : élaboration du plan de transport urbain de Dakar (PTUD)

1992 : démarrage du programme SSATP de la banque mondiale

1993 : création d'un comité de suivi des transports urbains.

1995 : adoption de la Lettre du sous secteur des transports urbains au Sénégal.  
Création du Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU).

1996 : création du CETUD par la loi n° 97-01 du 10 mars 1997 et le décret n° 97-356 du 8 août 1997

##### **2.1.4.2.2. Le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD)**

Créé par la loi n° 97-01 du 10 mars 1997, susmentionnée, sous forme d'établissement public à caractère professionnel et organisé par le décret n° 97-356 du 8 août 1997 abrogé par le décret n° 2001-557 du 19 juillet 2001, le Cetud a pour mission de mettre en œuvre et suivre l'application de la politique de développement des transports urbains pour la région de Dakar. Plus spécifiquement, il a pour mission de d'organiser l'offre de transport et de la mettre en adéquation avec la demande, afin de participer à la mise en place d'un environnement économique plus sécurisant pour les promoteurs de transport et de favoriser l'émergence d'une concurrence saine, loyale et profitable dans le



sous secteur. Le Cetud est l'agence d'exécution désignée par l'Etat pour la mise en œuvre des programmes et projets de développement du secteur. Il a, à ce titre, assuré la mise en œuvre du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU).

Le Cetud est administré par une Assemblée plénière regroupant l'ensemble des acteurs du sous secteur et ayant à sa tête un Président dont les pouvoirs ont été réduits en 2001 et sont pour l'essentiel des pouvoirs de représentation. Il est dirigé par un Directeur général qui assure la gestion quotidienne du Centre et exerce son autorité sur les personnels du Centre.

#### **2.1.4.2.3. Le Groupe Opérationnel sur les Mesures d'Amélioration de la Circulation Routière (GOMACR)**

En juin 2004, pour accompagner la réalisation des différents chantiers en voie d'ouverture de l'ANOCI et de l'APIX, ce Groupe est institué à l'initiative de l'APIX, avec pour principales missions de mettre en place un plan de circulation sur la Corniche - ouest et l'ouverture de réflexions sur la mobilité urbaine.

#### **2.1.4.2.4. Le Centre de Coordination de la Circulation Routière dans la région de Dakar (CCCRD)**

Pour anticiper sur les difficultés de circulation supplémentaires qu'auraient pu provoquer la multiplication des travaux routiers dans Dakar et de maîtrise d'ouvrage déléguée (AATR, APIX, ANOCI, etc.), il a été créé, par arrêté n° 003160 PM du 27 juin 2005, un Comité de Pilotage chargé d'organiser et de réguler la circulation routière dans la région de Dakar, le CPCR. Ce Comité a notamment pour objet d'appuyer les collectivités locales pour :

- l'organisation et la régulation de la circulation routière,
- la délocalisation de certains marchés,
- le désencombrement des voies publiques,
- l'organisation du stationnement dans les agglomérations de Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque.

Pour exercer ses missions, le CCCRD a été doté d'un organe technique et opérationnel, le Comité de Coordination de la Circulation Routière dans Dakar et sa Région, (CCCRD), créé par arrêté n° 10067 MITA du 12 novembre 2007. Ce Comité est chargé, dans les limites de la région de Dakar, de la prise en charge des questions relatives à la préservation du patrimoine routier, à la circulation et au stationnement. A ce titre, il :

- se charge de faire appliquer les textes réglementaires relatifs à l'amélioration de la circulation des véhicules et des piétons,
- propose les modifications de la réglementation en vigueur susceptibles de rendre plus efficaces ses interventions,
- propose un plan d'action pour l'amélioration de ses interventions,
- assiste les gestionnaires de voiries dans la préservation du domaine public routier,
- participe à toutes les études sur la mobilité,
- participe à la définition et à la mise en œuvre d'une stratégie de communication pour un meilleur usage des infrastructures routière et un respect plus grand du Code de la route,
- propose tous moyens susceptibles de permettre un renforcement des capacités et des moyens des forces de l'Ordre recrutées et mises à sa disposition.

Le CCCRD comprend trois cellules : la cellule des opérations qui regroupe en son sein les Ministères concernés par la circulation routière et les maîtres d'ouvrage délégués, les collectivités locales et le CETUD, la cellule de communication et la cellule administrative et financière.

En outre, des personnels de la Police nationale et de la Gendarmerie sont mis à sa disposition pour l'aider dans sa mission.

Le CCCRD est dirigé par un Coordonateur, fonction exercée par le Cetud depuis mars 2008. Il a d'ores et déjà réalisé un certain nombre d'actions en particulier des visites de terrains pour régler différents problèmes survenus dans la gestion des gares routières. Il a également procédé à l'examen et à la pré-validation du projet de nouveau plan de circulation de Dakar.

Le CCCRD se heurte à deux difficultés majeures qui ne lui permettent pas de jouer pleinement son rôle :

- l'inadaptation des textes qui le régissent et les difficultés qui en découlent dans la définition des liens devant exister entre le CPCR et le CCCR,
- le manque de moyens financiers : aucune dotation budgétaire ne lui a été affectée depuis sa création.



Aussi est-il proposé une refonte des arrêtés qui réglementent tant le CPCR que le CCCRD dans un décret unique qui renforcerait l'autorité du premier et lui permettrait de disposer d'un statut juridique permettant à l'Etat de lui allouer un budget propre.

Une autre solution a été récemment avancée par l'Etat : créer une Direction des Transports Urbains au sein du Ministère en charge des Transports et lui rattacher le CPCR et son organe technique, le CCCRD.

### 2.1.4.3. Les programmes et projets

#### 2.1.4.3.1. Le PAMU

Le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine fait suite au Projet de Réforme et de Renforcement des Capacités d'Expertise en matière de Transport Urbain mis en œuvre de 1997 à 2001. D'un coût initial de 134,3 millions Usd, soit environ 87 milliards de francs cfa<sup>75</sup>, le PAMU était prévu pour durer sept (7) ans, de 2001 à 2007, répartis en deux phases :

- la phase 1 (2001 – 2005) devant permettre de réaliser la quasi-totalité des activités du programme,
- la phase 2 (2005 – 2008) devant permettre de mener à terme le projet de renouvellement de la flotte de véhicules de transport public de voyageurs et de conforter la remise en état de la voirie urbaine, de renforcer le plan d'action pour la sécurité routière et de mettre en place un schéma global de régulation de la circulation.

Le PAMU avait pour objet d'améliorer la sécurité, l'efficacité, l'accessibilité et la qualité environnementale de la mobilité urbaine dans l'agglomération de Dakar au profit, en particulier, des populations les plus démunies. Les résultats qui étaient attendus de ce programme étaient, notamment :

- 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 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 de Dakar, par une meilleure efficacité et une plus grande sécurité des modes de déplacement.

L'approche initialement retenue était une approche globale et intégrée, prenant en compte en compte tous les modes de déplacement dans l'agglomération de Dakar afin de valoriser leurs synergies et leurs complémentarités. Pour atteindre ces objectifs, le PAMU a été doté de cinq (5) composantes :

- infrastructures routières, sécurité et fluidité du trafic,
- réhabilitation et développement du chemin de fer de banlieue,
- appui financier au développement du leasing,
- amélioration de la qualité de l'air en milieu urbain,
- renforcement des capacités et appui institutionnel.

Il a permis la réalisation de nombreuses activités et le taux de réalisation est de 98%. Les activités restant encore à réaliser sont celles pour lesquelles la contrepartie de l'Etat reste encore en attente.

Parmi les actions réalisées, on peut notamment citer :

- la construction, la réhabilitation de diverses voiries à Dakar, Pikine, Guédiawaye ou Rufisque. S'agissant de Dakar, les principaux aménagements ont concernés les différents carrefours de la ville : Cynros, Malick Sy, Bakou, Fann Bel-Air, etc. ;

<sup>75</sup> Ce coût est réparti comme suit :

- phase 1 : 103 millions Usd, soit environ 67 milliards de francs cfa financés par l'IDA, l'AFD, le Fonds nordique et l'Etat du Sénégal,
- phase 2 : 31 millions Usd soit environ 20 milliards de francs cfa.



- la restauration des gares de Dakar et Rufisque, la construction de 18 passerelles, la réhabilitation des voies 1 et 2 du Petit Train de Banlieue (PTB), la construction d'une troisième voie entre Hann et Fass – Mbao, et, enfin, le transfert du terminal de marchandises, de Dakar Centre à Bel-Air<sup>76</sup> ;
- le renouvellement de 510 minibus entre 2006 et 2008 et la formation des personnels desservant ces minibus. Le programme de renouvellement s'est déroulé, semble-t-il, de manière satisfaisante. Selon le CETUD, le taux de remboursement des prêts consentis par l'Etat pour l'achat des nouveaux minibus est de 99%. Par ailleurs, 300 cars rapides et Ndiaga Ndiaye quasiment hors d'usage ont ainsi pu être retirés de la circulation et détruits<sup>77</sup> ;
- le démarrage de l'opération de renouvellement de la flotte de taxi, elle aussi, en état de vétusté avancée ;
- la concession de la gestion de l'actuel Centre technique à un opérateur privé recruté après appel d'offre ;
- la réalisation d'une étude pour l'élaboration d'un cadre réglementaire de gestion des gares routières ;
- diverses enquêtes de mesure des indicateurs de performance dont, notamment, la vitesse commerciale des véhicules sur certains axes ;
- l'élaboration d'un projet de Plan de Déplacement Urbain pour Dakar (PDUD) dont la mise en œuvre est étalée sur 15 ans, réparti en 3 phases successives : le PDUD 1 qui couvre la période 2009-2015, le PDUD 2, qui démarrera ses activités en 2016 et les achèvera en 2020 et, enfin, le PDUD 3, qui devrait débuter en 2021 et prendre fin en 2025.

Ce plan de déplacement, validé par le Comité d'orientation mis en place dans le cadre de cette activité, le 12 janvier 2008, reste encore en attente de son adoption par le Gouvernement.

### Encadré 3

#### Le PDUD : objectif et axes d'intervention

**Objectif** : définir les principes généraux d'organisation des transports, de la circulation et du stationnement, pour permettre une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer une bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun.

#### Axes d'intervention (8)

- contexte institutionnel et réglementaire en matière de mobilité
- contexte économique et social
- cohérence entre urbanisation et système de déplacement
- mobilité
- accessibilité
- qualité de l'environnement urbain
- gestion de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures de transport
- coût des systèmes de déplacement

S'agissant des actions non réalisées, on peut retenir, outre les actions pour lesquelles la contrepartie de l'Etat n'a pas été versée :

- la mise en place d'un laboratoire d'analyse de la qualité de l'air, pourtant importante,
- le caractère non fonctionnel du FDTU : les syndicats n'ont pas encore honoré leur engagement de contribuer financièrement à l'alimentation du fonds et les collectivités locales ne l'ont fait que partiellement.

Si du point de vue du nombre des activités réalisées, les résultats sont appréciables et les performances du programme très satisfaisantes, ils sont beaucoup plus mitigés en termes d'impact. L'amélioration de la croissance économique n'a, bien évidemment pas été atteinte, et celle de la productivité des entreprises dans la région de Dakar n'a été mesurée que pour les entreprises formelles régulièrement inscrite au CUCI. Quant à l'amélioration de la qualité de l'air, elle n'a pu être atteinte, faute d'actions concrètes en la matière.

#### 2.1.4.3.2. Le PATMUR

<sup>76</sup> Jusqu'en août 2009, toutefois, le site de Bel-Air, occupé par des tiers, n'avait pu être exploité par la société TRANSRAIL, concessionnaire du service public de transport ferroviaire.

<sup>77</sup> Initialement, il avait été prévu que les carcasses des cars retirés de la circulation soient utilisées comme récifs artificiels, dans le cadre des différents programmes en cours, de reconstitution des stocks halieutiques.



Pour consolider les acquis du PAMU, un nouveau programme, le Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine (PATMUR), a été élaboré et fait actuellement l'objet d'ultimes négociations avec la Banque mondiale, avant son adoption officielle. D'un montant de 50 millions Usd, ce projet comprend deux phases successives de réalisation.

La première phase, qui va de 2010 à 2012 privilégiera les études et autres activités immatérielles en vue de préparer la mise en œuvre de la seconde phase dont le principal objet sera de poursuivre la mise en place d'un réseau d'infrastructures physique de qualité, entièrement dédié aux transports en commun. Cette seconde phase démarrera en 2012 pour s'achever en 2015.

#### **2.1.4.4. Les contraintes**

Un diagnostic complet de la situation de la mobilité urbaine a été réalisé par le CETUD en 2005<sup>78</sup>. Ce diagnostic est réactualisé et complété par différentes sources documentaires existantes et rendues publiques.

Il en ressort que nonobstant les initiatives sus - décrites, particulièrement nombreuses, prises par le Gouvernement pour améliorer la mobilité urbaine, la situation est loin d'être réglée et de nombreuses contraintes subsistent dont certaines, en raison de leur caractère structurel, nécessitent des solutions sans doute différentes de celles actuellement envisagées.

Sous ce paragraphe, seront passées en revue, par grandes catégories, les principales contraintes identifiées par les acteurs. Elles concernent l'exécution de certaines des missions dévolues aux institutions en charge de la mobilité urbaine et l'inadéquation de certaines dispositions réglementaires en vigueur, l'accessibilité par mode déplacement, les insuffisances actuelles des systèmes de déplacement, la gestion du trafic, le stationnement, la qualité de l'air, la sécurité routière, la congestion des voiries, la qualité du paysage urbain et des espaces publics, la gestion du mobilier routier, le système d'information sur la mobilité urbaine, le financement du système de déplacement, le comportement des usagers.

La longueur de cette liste, probablement non exhaustive, traduit bien l'ampleur des progrès restant à réaliser et, sans doute, la nécessité de prendre des solutions d'une toute autre envergure : sortie pure et simple de Dakar des activités administratives et/ou de celles des grandes industries, mise en place d'un système de déplacement à forte capacité d'offre (métro à ciel ouvert, tramways, extension des lignes du PTB, etc.), pour régler durablement la question de la mobilité dans Dakar et sa région.

##### **2.1.4.4.1. Les contraintes liées au cadre institutionnel, légal et réglementaire**

De nombreux acteurs interviennent sur la voie publique pour son exploitation, son entretien ou son contrôle. Nonobstant la mise en place du CCCRD en vue de rationaliser les interventions des acteurs sur la voirie urbaine, la situation est restée inchangée. Elle se caractérise par :

- une planification insuffisante des interventions sur la voirie,
- une dilution des compétences, des responsabilités et des moyens affectés à la gestion de la voirie urbaine,
- des chevauchements fréquents de certaines responsabilités. A cet égard, le cas de la gestion du stationnement dans les rues de Dakar – Plateau, par la Ville de Dakar et la Commune d'arrondissement, est édifiant ;
- et, surtout, une insuffisante intégration des différents modes de transport urbain (bus, train de banlieue, cars rapides, etc.) et ce, en dépit des intentions manifestées à cet égard, par l'Etat<sup>79</sup>.

##### **2.1.4.4.2. Les contraintes liées à la gestion du trafic routier**

La gestion de la circulation reste insuffisamment coordonnée et centralisée. La mise en place du CCCRD n'a pas résolu ce problème.

De l'avis de tous les usagers, le trafic routier reste problématique. Si les travaux entrepris sur la Corniche ouest et les réaménagements des principaux carrefours de la ville, ont incontestablement amélioré la fluidité du trafic, il semble que, depuis quelques mois, la situation se soit à nouveau relativement dégradée.

En tout état de cause, la situation globale du système de gestion de la circulation reste insatisfaisante et des contraintes fortes subsistent encore parmi lesquelles, notamment :

- le caractère insuffisamment anticipateur et prospectif des actions de gestion. L'urgence et le court terme restent encore, trop souvent la principale caractéristique des actions entreprises,

<sup>78</sup> CETUD. Etude d'élaboration d'un plan de déplacement urbain pour l'agglomération de Dakar. GMAT. 2005.

<sup>79</sup> La promotion de la multi - modalité et de l'intégration des modes de transport urbain figure en bonne place, tant dans les différentes lettres de politique sectorielle que dans les plans d'action mis en œuvre depuis 1992.



- le plan actuel de circulation dans le quartier du Plateau est dépassé. En particulier, l'accroissement de la fluidité sur la Corniche ouest à pour effet, une concentration des véhicules entrant au Plateau aux heures de travail et la création de bouchons relativement importants,
- aucun feu tricolore n'est en état de fonctionnement, rendant plus difficile la gestion de la circulation.
- l'accroissement rapide du nombre de ralentisseurs érigés de manière spontanée par les riverains, sans considération des normes techniques minimales à respecter,
- l'insuffisance des personnels affectés à la gestion de la circulation,
- la mauvaise gestion des accès aux gares routières et leur répercussion sur la circulation dans les rues avoisinantes,
- la récurrence des stationnements anarchiques,
- la trop grande fréquence des pannes et celle non moins importante, des accidents de la circulation,
- le non - équipement adéquat de la fourrière pour la rétention des hippomobiles en infraction,
- le sous - équipement des services de police pour l'enlèvement des véhicules accidentés ou en infraction.

#### **2.1.4.4.3. Les contraintes liées à l'accessibilité des différents modes de transport urbain**

Les contraintes diffèrent selon le mode de transport.

##### *a) La marche*

S'agissant de la marche, elle reste le parent pauvre des politiques actuelles alors même qu'elle reste de loin le principal moyen de déplacement pour la majorité des usagers. Parmi les contraintes que relève l'enquête précitée du CETUD et que confirment les discussions engagées entre le secteur public, la société civile et l'Etat, on note :

- l'absence de vision globale pour déterminer la place précise que devrait occuper la marche dans la mise en œuvre d'un système cohérent et efficient de déplacement,
- l'inexistence d'un réseau piétonnier continu,
- une mauvaise desserte des structures fortement génératrices de déplacements à pieds (écoles, lycées, université, hôpitaux, marchés, lieux de culte, stades, etc.),
- le manque d'ouvrages de franchissement des voies dédiés aux piétons,
- l'absence de trottoirs sur certaines voies ou leur occupation par des véhicules, ce qui oblige les piétons à circuler sur la chaussée et, par conséquent, à l'encombrer,
- la mauvaise configuration du nombre de trottoirs existants (largeur insuffisante, ensablement, état de dégradation avancé, etc.),
- l'absence d'arbres sur la plupart des itinéraires empruntés par les piétons et leur exposition constante à la chaleur et au soleil,
- la multiplication des cas d'occupations illégales des trottoirs, par des commerçants, des artisans ou autres,
- le manque de courtoisie des conducteurs et l'indiscipline des piétons,
- l'insuffisance du nombre de brigadiers affectés au suivi de la circulation aux abords des structures fortement génératrices de déplacements à pieds.

##### *b) Les véhicules à deux roues*

S'agissant des véhicules à deux roues dont l'utilisation n'a pas fait jusqu'ici l'objet de mesures de promotion particulières, on peut noter :

- l'absence de réseau continu de pistes cyclables,
- l'absence de lieux de stationnement équipés,
- le non - respect par les usagers, des règles de sécurité (port du casque, réflecteur de lumière, rétroviseurs, etc.) ;



c) *Les véhicules particuliers*

S'agissant des véhicules particuliers, il convient de relever :

- le déficit important de places de stationnement,
- les coûts d'acquisition et d'entretien relativement élevés,
- et, d'une manière générale, une sur - utilisation des véhicules particuliers comme moyen de déplacement dans l'agglomération de Dakar<sup>80</sup>.

d) *Les véhicules de transport en commun*

S'agissant des véhicules de transport en commun, il convient de relever :

- l'inadéquation de l'offre de transport en commun au regard de la demande. Le nombre de déplacements par personne et par jour ouvré est de 8 824 792. Il croît à un rythme d'au moins 3% l'an. En outre, il existe 2 pics, l'un le matin entre 7 heures et 9 heures et l'autre le soir entre 18 heures et 20 heures qui représentent près de la moitié du nombre total de déplacement/jour. Dans un tel contexte, assurer entièrement la couverture des besoins par les moyens de déplacement mécanisé existants nécessiterait d'accroître le nombre de véhicules de transport en commun (cars, mini - bus, taxis, etc.), dans des proportions incompatibles avec les capacités d'absorption du trafic du réseau routier de Dakar. Seule la mise en place d'un moyen de transport en commun de masse (tramway, métro à ciel ouvert ou train de banlieue) pourra permettre de prendre en charge de manière convenable la demande actuelle et future de déplacement ;
- les difficultés d'exploitation commerciale du parc, liées à la concurrence des véhicules particuliers, à la cherté du carburant et des coûts de maintenance, à l'état du réseau routier, à la faiblesse de la vitesse commerciale, etc.,
- la vétusté du train de banlieue nonobstant le renouvellement d'une partie des wagons,
- les mauvaises performances de Dakar Dem Dik dont les résultats se seraient progressivement effondrés, passant de **50 305 passagers** transportés en 2002 à **17 762 passagers** en 2007 et de **21 014 km** en 2002 à **9 771 km** par jour en 2007<sup>81</sup>,
- la non fiabilité des renseignements concernant le réseau de cars rapides et des itinéraires et lignes qu'ils empruntent. Cette non fiabilité limite la visibilité globale du sous – secteur et retarde les efforts d'intégration des modes de transport urbains,
- l'insuffisance de la réglementation en matière de transport en commun de personnes à caractère non commercial. Les cas les plus significatifs concernent les transports mis en place par les entreprises pour leur personnel et surtout le transport des élèves, organisé par de nombreuses écoles préscolaires, maternelles ou primaires, et pour lesquelles aucune règle spécifique, précisant les conditions d'exploitation ou les normes de sécurité à respecter, n'existe,
- le développement anarchique de la filière des « taxis clandestins » et la relative vétusté des véhicules utilisés,
- l'insuffisance des voiries et couloirs réservés aux transports en commun,
- la saturation des gares routières et la faiblesse de leur organisation,
- la surcharge de plus en plus systématique des cars Tata,
- le non - respect des itinéraires par certains opérateurs de transport en commun et la confusion qui en résulte pour les opérateurs et les usagers,
- l'absence d'aménagements spéciaux pour les handicapés et les personnes du troisième âge,
- l'inadéquation des structures tarifaires fixées ou tout au moins fortement « conseillées » par l'Etat et le contournement de celles-ci par le recours systématique au tronçonnage, en plusieurs sections payantes, des lignes et des itinéraires.

e) *Les véhicules de transport de marchandises*

S'agissant, enfin, des véhicules de transport de marchandises, il convient de relever :

- l'absence de réseau formel de camionnage dans l'agglomération de Dakar,

<sup>80</sup> 50%, en effet, des déplacements motorisés se font par ce moyen. Cf. Etude CETUD/GEMAT 2008 précitée.

<sup>81</sup> Cf. Etude CETUD/GEMAT 2008 précitée.





- la lenteur des véhicules et leur grande consommation d'espace qui contribue à ralentir la vitesse commerciale sur les voies et à renforcer la congestion de la circulation,
- les nuisances générées par les camions et les remorques (pollution, vibration, obstacle à la vision des conducteurs de véhicules autres que des camions et remorques, etc.),
- les risques liés au transport de matières dangereuses,
- le développement croissant du nombre de véhicules hippomobiles en circulation.

#### **2.1.4.4. Les contraintes liées à la gestion du stationnement**

Le stationnement dans Dakar et singulièrement dans la commune d'arrondissement du Plateau est probablement l'une des causes principales du manque de fluidité de la circulation à Dakar.

La récurrence des conflits entre la Ville de Dakar et la Commune du Plateau ont, durant ces dernières années, considérablement accru les difficultés en la matière et contribué à ne pas permettre la prise de mesures efficaces de remise en ordre.

Parmi les principales contraintes affectant le stationnement, il peut être relevé :

- la faiblesse de l'offre de stationnement qui ne s'est pas développé au rythme de l'accroissement du parc automobile,
- la prolifération des places dites « réservées », en violation de la réglementation en vigueur, qui a institué un quota de 20% de places réservées sur le total de place de stationnement existantes,
- l'absence de sanctions prises à l'encontre des contrevenants,
- la déféctuosité de la signalisation relative au stationnement,
- le manque de coordination et de coopération entre la SAGES mandataire de la Ville de Dakar et les services de la commune d'arrondissement du Plateau,
- l'appropriation indue et contraire à la réglementation en vigueur de places de stationnement par des commerçants et riverains qui délimitent physiquement des places « réservées » en y fixant des chaînes, en y installant des bornes ou en faisant interdire le libre accès par des gardiens,
- le stationnement de longue ou de très longue durée pour le chargement et le déchargement de marchandises, de jour comme de nuit.

#### **2.1.4.5. Les contraintes liées au rapport entre urbanisation et système de déplacement**

La conduite du processus d'urbanisation de Dakar ne prend pas suffisamment en compte la nécessité de faciliter les déplacements des personnes et des biens à l'intérieur de la Ville de Dakar. Tel qu'il se poursuit, ce processus est à l'origine de nombreuses contraintes qui affectent les performances du système de déplacement. A titre d'illustration, il peut être relevé :

- la croissance continue du nombre d'activités informelles exercées sur les trottoirs et les emprises des routes ;
- la trop forte centralisation des activités administratives et économiques au Centre ville et dans certains quartiers proches ;
- la gestion non optimale du foncier et de l'espace. Des aspects tels que la densification de l'habitat en construisant en hauteur, la diversification et la mixité sociales dans les quartiers, la priorité à accorder aux déplacements piétonniers, la promotion des déplacements en deux – roues ou encore, l'extension du réseau du petit train bleu et le raccordement des quartiers à ce réseau, ne sont pas suffisamment discutés ;
- le manque de relations structurées et formelles entre spécialistes de l'aménagement du territoire, urbanistes, sociologues et spécialistes des questions de transport, dans l'élaboration des politiques. En effet, des incohérences auraient été relevées entre le plan de circulation dans Dakar et le plan d'urbanisme<sup>82</sup> ;
- l'insuffisante structuration de certaines zones urbaines, qui affecte l'ensemble du système de déplacement. C'est le cas de Pikine que l'édification en cours de l'autoroute Dakar - Diamniadio devrait, toutefois, régler. C'est aussi le cas, dans une certaine mesure, de

<sup>82</sup> Cf. Etude CETUD précitée.



quartiers résidentiels tels que les Almadies. Faute, en effet, d'équipements d'assainissement adéquats et de voiries d'un niveau compatible avec le rythme élevé de constructions nouvelles et de délocalisation d'activité économiques, les inondations que connaît ce quartier depuis deux ou trois ans limitent les déplacements et affectent le fonctionnement de l'ensemble du système de déplacement ;

- l'insuffisance des dessertes des structures fortement génératrices de déplacements, tous modes confondus. Les cas les plus visibles sont notamment, les alentours du Marché de Tilène, l'avenue Cheick Anta Diop, les alentours du lycée Jean Mermoz ou encore ceux du lycée Jeanne d'Arc ;
- l'insuffisance de couverts végétaux. Le manque d'espace vert et d'arbres ne permet ni d'absorber de manière efficace les rejets des véhicules, ni de protéger un tant soit peu du soleil, les piétons, en particulier ceux appartenant à des groupes particulièrement vulnérables (enfants et personnes du troisième âge, notamment) ;

#### **2.1.4.4.6. Les contraintes liées à la qualité de l'air**

Trois problèmes se conjuguent et posent un véritable problème de santé publique :

- la saturation du réseau routier,
- l'entretien inadéquat et l'âge avancé du parc automobile lesquels affaiblissent les capacités de carburation des véhicules,
- la mauvaise qualité de certains carburants.

La conjugaison de ces trois facteurs entraîne une dégradation du niveau de qualité de l'air, marquée par :

- un taux élevé d'oxyde d'azote, tout au long des axes routiers,
- le bruit généré par la circulation routière, lequel dépasse les seuils admissibles de 65 décibels. Il n'est pas rare, en effet, d'enregistrer des pointes de 73,5 décibels aux heures de pointe,
- le bruit produit par les klaxons des véhicules de ramassage d'ordures dont la puissance va au-delà de 80 décibels et qui constitue un véritable risque pour la santé des personnes les plus vulnérables, dont les nourrissons et les très jeunes enfants.

#### **2.1.4.4.7. Les contraintes liées à la sécurité routière**

D'un point de vue stratégique, question de la sécurité routière est prise en charge tant par la Lettre de Politique Sectorielle des Transports (LPST), que par la Lettre de Politique du sous-secteur des Transports Urbains (LPSTU). De même, elle est également inscrite dans le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP).

Elle a également fait l'objet d'une prise en charge institutionnelle et, à cet égard, différentes structures ad hoc ont été successivement mises en place pour en assurer la gestion :

- le Comité Permanent de la Sécurité Routière (COPESER), créé par décret n° 88-913 du 27 juin 1988 ;
- la Cellule Technique de la Sécurité Routière (CETESER), créée par arrêté n° 127 du 19 janvier 2004.

Parallèlement, un certain nombre d'institution dont les missions sont générales et concernent la circulation routière dans son ensemble, ont inclus dans leur programme des actions d'amélioration de la sécurité routière. C'est en particulier le cas :

- du Comité de Pilotage chargé de l'organisation et de la régulation de la circulation routière dans la région de Dakar, créé par arrêté n° 60/PM du 27 juin 2005 ;
- du Comité national de facilitation de transports et transit Routier Inter-Etats, créé par arrêté primatorial n° 04799/PM du 15 juin 2007 ;
- ou encore, du Centre de Coordination de la Circulation Routière (CCCR) dans la région de Dakar, institué par arrêté n° 0067 du 12 novembre 2007.

Quant au financement des actions d'amélioration de la sécurité routière, il est en principe assuré par l'Etat et par des contributions du Fonds National de Garantie Automobile, de la Fédération Nationale des Compagnies d'Assurance à travers la Nouvelle Prévention Routière du Sénégal (NPRS) et par le FERA.

S'agissant, enfin, des aspects réglementaires, un certain nombre de dispositions ont été prises et figurent, notamment :

- dans la loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002, portant code de la route ;
- ou encore dans le décret n° 2001-72 du 26 janvier 2001, relatif à la limitation de l'âge des véhicules importés a été également pris.



Si le nombre d'accidents baisse régulièrement depuis quelques années, passant de **3 599** accidents impliquant 4 611 véhicules et entraînant 440 tués dont 155 piétons en 2005, à **3 419** accidents avec 4 404 véhicules impliqués et 286 morts parmi lesquels 102 piétons en 2006, puis à **3 177** accidents avec 4 224 véhicules concernés et 320 tués dont 111 piétons en 2007<sup>83</sup>, ce nombre reste encore beaucoup trop élevé.

En outre, le niveau de gravité des accidents de la circulation demeure fortement préoccupant. En 2007, 98% des accidents corporels se sont produits en zones urbaines et 78,2% des victimes sont des piétons. Ces accidents sont survenus principalement hors des intersections (76,4%) lors de la traversée de piétons. Ils ont été mortels dans 89% des cas et on compte, en moyenne, pour chaque accident, au moins 1 personne décédée ou blessée.

Les statistiques n'indiquent pas la répartition des victimes selon leur âge mais on peut raisonnablement supposer que les enfants ont probablement payé un lourd tribut à la route et aux dysfonctionnements des mécanismes de sécurité routière.

Parmi ces dysfonctionnements, figurent notamment :

- l'importance du taux de gravité des accidents de la route ;
- les surcharges des véhicules, lesquelles contribuent à accroître la gravité des accidents ;
- le comportement inapproprié des usagers ;
- le défaut de formation des chauffeurs professionnels ;
- la vétusté du parc automobile<sup>84</sup>, la moyenne d'âge des véhicules en circulation dans Dakar étant d'environ 15 ans ;
- l'insuffisante prise en compte des questions de sécurité routière dans la conception et l'exécution de certains ouvrages routiers ;
- les interventions tardives des services de secours.

#### **2.1.4.4.8. Les contraintes liées à la qualité des paysages urbains et des espaces publics**

Si le paysage urbain et les espaces publics ont connu des améliorations, en particulier en ce qui concerne l'éclairage public et le désensablement de certaines voies, les interventions des pouvoirs publics centraux ou décentralisés ne s'inscrivent pas dans une perspective globale, cohérente et partagée. Chaque maire, chaque Ministre intervient souvent de manière isolée, en fonction de sa propre sensibilité et, de fait, les aménagements se juxtaposent plutôt qu'ils ne se complètent. En l'état, les principales contraintes sont les suivantes :

- l'inexistence de consensus sur une vision globale et cohérente pour l'aménagement du paysage urbain et des espaces verts ;
- le caractère insatisfaisant du service de nettoyage des rues ;
- la prolifération des affichages sauvages, laquelle affecte la physionomie de la ville.

#### **2.1.4.4.9. Les contraintes liées à la gestion du mobilier routier**

Si le cadre de gestion des infrastructures routières est organisé et normé, tel n'est pas le cas en ce qui concerne le mobilier routier (panneaux de signalisation, arrêt de bus, glissières de sécurité, lampadaires, etc.).

Il n'existe pas de disposition légale ou réglementaire désignant précisément les autorités responsables de l'entretien, de la conservation et de la réhabilitation du mobilier routier. De fait, faute de prise en charge effective, le mobilier routier se dégrade de manière accélérée et doit être remplacé, à grands frais, avant même, son complet amortissement.

#### **2.1.4.4.10. Les contraintes liées au système d'information sur la mobilité urbaine**

Nonobstant les efforts déjà entrepris, il existe des insuffisances en la matière, notamment :

- la qualité insuffisante des données recueillies et diffusées. Il n'existe pas de cadre précisément défini de planification du système de transport. Les banques de données et les études sont conçues et réalisées selon des approches souvent différentes qui n'offrent pas le minimum de continuité nécessaire à une évaluation précise et cohérente des besoins exprimés et de l'impact réel des interventions, sur les performances du système de transport ;

<sup>83</sup> Données du Conseil Interministériel sur la sécurité routière, 2008.

<sup>84</sup> Il est estimé à 280 594 véhicules (janvier 2008), dont 70% immatriculés à Dakar.



- les difficultés d'accès aux données. Les producteurs de données primaires sont nombreux et dispersés. Les délais de réponse aux demandes de données sont anormalement longs et des pratiques de rétention d'information existent ;
- l'absence de système intégré de collecte (SIC). Si les données à contenu géographique sont produites en nombre significatif par de nombreux acteurs, elles demeurent largement inexploitées faute de disposer d'un système intégré de collecte ;
- les lacunes existantes dans les méthodes de collecte des données primaires, notamment en ce qui concerne le classement et la conservation de ces données ;
- les déficiences existant dans la collecte et l'acheminement des données primaires<sup>85</sup>. En effet, si les outils de compilation, d'agrégation et d'analyse de données dont disposent certains acteurs, l'AATR, notamment, sont de bonne qualité, les déficiences dans la collecte et les retards dans l'acheminement de ces données affecte la qualité et la fiabilité des résultats fournis grâce à ces outils ;
- la discontinuité des données dans le temps et l'irrégularité des mises à jour, lesquelles ne permettent pas de disposer de séries statistiques complètes pour un certain nombre d'indicateurs et de paramètres. Dans de telles conditions, il est difficile d'apprécier le niveau réel et effectif d'évolution de la mobilité urbaine et surtout de construire des perspectives à moyen - long terme, fiables et crédibles.

#### 2.1.4.4.11. Les contraintes liées au comportement des usagers

Le déplacement est le résultat direct du choix des individus et leur rôle est, de fait, primordial, dans le fonctionnement de tout système de transport et de mobilité. En l'état, peu d'initiatives sont prises par l'Etat et les collectivités pour documenter, orienter et guider ces choix. Les textes, si complets qu'ils soient, ne peuvent, à eux seuls, jouer ce rôle. Parmi les contraintes existantes, l'on peut relever :

- le manque de concertation entre les usagers et les pouvoirs publics, lequel est à l'origine de bon nombre de comportements et de choix qui impactent négativement sur la circulation routière ;
- le manque d'information des usagers sur les règles de base du partage de l'utilisation de l'espace urbain et sur les effets du non - respect des dispositions réglementaires en vigueur, sur la mobilité urbaine ;
- l'imprudence et l'indiscipline des usagers ;
- le niveau trop élevé de tolérance des services de police et de gendarmerie dans la répression des infractions au Code de la route et à la réglementation relative aux espaces publics ;
- une trop faible orientation des interventions des services de police et de gendarmerie vers la prévention des infractions.

#### 2.1.4.4.12. Les contraintes liées au financement du système de transport

Le financement repose essentiellement sur des dotations budgétaires tirées du BCI. Il devrait normalement reposer, d'ici peu, sur des ressources additionnelles issues du FERA. Toutefois, il convient de relever, au titre des contraintes existantes :

- la non opérationnalisation du FDTU,
- l'existence de doute sur l'efficacité de la dépense en matière de gestion des transports,
- l'insuffisance des ressources actuellement affectée à la gestion du système de transport.

#### Encadré 4 : les déterminants de la mobilité urbaine dans Dakar

##### *Déterminants de la mobilité urbaine à Dakar*

Pour résoudre de manière durable la question de la mobilité urbaine à Dakar, un certain nombre d'indicateurs doivent être pris en compte, au rang desquels figurent :

- **le taux global de motorisation dans l'agglomération de Dakar** : en 2000, il était de 16,7 véhicules pour 1000 habitants,
- **le taux de mobilité globale de la population de 4 ans et plus** : il a augmenté de 95% en 23 ans, passant de 2

<sup>85</sup> L'étude précitée du CETUD cite le cas du fichier des accidents de la route (BAAC). Elle estime que celui-ci est incomplet du fait du non acheminement et du non traitement dans des délais raisonnables des rapports de police et de gendarmerie. L'étude cite également le cas du fichier d'immatriculation des véhicules dans lequel figurent encore des véhicules qui ne sont plus en service.



déplacements par personne et par jour en 1980 à 3,9 déplacements par personnes et par jour 2003 dont 0,7 déplacement motorisé et 3,2 déplacements à pieds. De 1980 à 2003, le nombre de déplacement motorisé a baissé, passant de 1 à 0,7;

- **le nombre de déplacement quotidien** : recalculé à partir des résultats de l'enquête EMTSU 2000, il est de 8 824 792 déplacements par personne et par jour ouvré, dont 7 181 665 déplacements à pieds et 1 643 127 déplacements mécanisés ;
- **la relation mode de déplacement – revenus monétaires** : 96% des déplacements motorisés se font par des personnes disposant de plus de 1 200 000 francs cfa par an ;
- **la relation mode de déplacement - composition du ménage** : plus le ménage est petit et plus il privilégie les déplacements mécanisés ;
- **la relation motif de déplacement – sexe** : chez les hommes, le motif de déplacement le plus important est le travail, y compris les week-end. Chez les femmes, ce sont les achats et provisions ;
- **la place du transport dans la structure des dépenses** : les ménages dakarois consacrent 8,3% de leurs dépenses au transport. Il s'agit du deuxième poste des dépenses, après les dépenses alimentaires (42%) ;
- **le coût du transport** : il varie d'un mode de transport à un autre, à l'intérieur d'une plage comprise entre 99 francs cfa pour les cars rapides et 699 francs cfa pour les taxis.

Source : CETUD. Etude d'élaboration d'un plan de déplacement urbain pour l'agglomération de Dakar. GMAT Mai 2005.

#### 2.1.4.5. Les recommandations

##### ➤ Le cadre institutionnel

Il est suggéré d'opérer une refonte complète des arrêtés qui réglementent tant le CPRC que le CCRD dans un décret unique qui renforcerait l'autorité du premier et lui permettrait de disposer d'un statut juridique permettant à l'Etat de lui allouer un budget annuel. A défaut, il pourrait être créé une Direction des Transports urbains au sein du Ministère en charge des Transports à laquelle pourrait être rattaché le CPRC et son organe technique, le CCCRD.

Il semble que cette solution soit en cours de mise en œuvre. Si tel est bien le cas, elle offrirait l'avantage de redonner au Ministère en charge des transports des compétences et une autorité plus fortes sur le sous secteur des transports urbains dont il assure la tutelle. En revanche, il n'est pas certain qu'elle règlera un problème de fond : la confusion des rôles respectifs du CPRC et du CETUD. En effet, entre « l'organisation et l'amélioration des performances des transports collectifs » dévolues par la loi au CETUD et « l'amélioration de la fluidité du trafic » confiée au CCCR par voie d'arrêté ministériel, la frontière reste diffuse et le champ d'intervention des deux structures est quasiment le même.

C'est la raison pour laquelle, il ne nous semble qu'à plus ou moins long terme, **l'absorption pure et simple du CCCRD par le CETUD et, si nécessaire, l'extension des compétences de ce dernier, ne nous paraît pas dénuée d'intérêt.** Cette solution s'inscrit dans une logique de rationalisation des structures de l'Etat et d'optimisation des dépenses budgétaires. Au demeurant, elle nous paraît se conformer davantage à l'esprit de la loi de 1997 dont la finalité était de doter l'Etat d'un outil unique de gestion technique de l'ensemble des questions afférentes à l'exploitation du patrimoine routier, le Ministère en charge des transports se concentrant sur ses missions régaliennes d'édition des normes, de suivi et de contrôle. C'est vers ce type de solution que d'autres pays de la sous – région ont décidé de se tourner.

##### ➤ L'élaboration des politiques, programmes et projets relatifs à la mobilité urbaine

Il est recommandé de refonder entièrement le processus de mise en place des politiques, des normes et des programmes en matière de gestion du système de mobilité et de le faire reposer sur une participation beaucoup plus forte des usagers dans le cadre d'institutions et de mécanismes de concertation formels à mettre en place.

Par ailleurs, la gestion du système de mobilité n'est pas seulement l'affaire des techniciens routiers des économistes et des urbanistes. Le comportement des usagers étant un élément central, une place doit également être faite aux sociologues, aux ethnologues, aux psychologues ou encore aux spécialistes de la communication. Tel n'est pas encore le cas.

##### ➤ La réglementation

Il est recommandé de :



- réaliser une revue complète de la législation et de la réglementation existante concernant la circulation routière, afin de déterminer, de manière précise, les champs d'application des différents intervenants dans la mobilité urbaine ;
- réglementer les interventions des concessionnaires sur les infrastructures routières ;
- modifier l'article 11 de la loi n° 96-09 du 22 mars 1996, fixant l'organisation administrative et financière de la commune d'arrondissement et ses rapports avec la ville. En effet, cet article qui dispose que «*Le maire de la commune d'arrondissement dispose des mêmes attributions que celles qui sont reconnues aux maires mais, exclusivement, dans les limites de la commune d'arrondissement*». En effet, l'interprétation de cet article est à l'origine de beaucoup de confusion dans les relations entre la ville et la commune d'arrondissement.

### ➤ Le stationnement

Les mesures suivantes peuvent être proposées :

- déterminer des règles précises d'attribution de places de stationnement réservées ;
  - confier à une structure unique, éventuellement le Cetud, la charge de délivrer les autorisations payantes de stationnement, avec une clé de répartition des recettes au profit de la Ville de Dakar, de la commune du Plateau et de la structure de gestion. Cette mesure implique la signature de contrats de délégations des actuels délégants, ville de Dakar et commune du Plateau, au profit de la structure délégataire, en charge de la gestion du stationnement et, probablement, une modification de la législation et de la réglementation en vigueur.

Dans cette hypothèse, le Cetud rétribuerait les collectivités avec une partie de la redevance de stationnement collectée, comme c'est actuellement le cas pour la redevance Sénégal. Cette taxe parafiscale sur la consommation d'électricité est collectée par la Sénégal et reversée aux collectivités ;

- limiter la durée des dépotages effectués sur la voie publique ;
  - déterminer les procédures de délivrance et d'utilisation de l'espace réservé à la circulation pour une réglementation contrôlée de cet espace ;
  - déterminer le périmètre à stationnement rotatif et le mettre en œuvre ;
  - déterminer le périmètre de stationnement de longue durée et le mettre en œuvre ;
  - préparer les dispositions réglementaires de recrutement des agents de surveillance dans le périmètre de stationnement de longue durée ;
  - définir les règles d'attribution de linéaires aux structures préalablement identifiées ;
  - établir une situation administrative des stationnements dans la Commune du Plateau et faire l'état du linéaire utilisé, respectivement, par la Commune et l'entreprise privée Sages ;
  - établir un état des autorisations de stationnement régulières et irrégulières ;
  - définir des règles et des procédures d'attribution et d'utilisation des espaces réservés ;
  - faire le point des espaces réservés pour certaines structures (cliniques, ambassades, parkings particuliers, etc.) ;
  - traiter de manière effective la problématique des parkings souterrains,

### ➤ Le mobilier urbain

Il est recommandé la remise en état de fonctionnement des feux de signalisation tricolores. Ce problème existe depuis plusieurs années déjà, alors même que les effectifs affectés à la circulation sont insuffisants et que la résolution de ce problème ne nécessite ni moyen techniques ni moyens financiers hors de portée des possibilités de l'Etat.

Aussi il est souhaité que la remise en état du système de feux de signalisation se fasse sans attendre davantage et que tous les feux à acquérir et à installer puissent disposer d'un mécanisme de manipulation manuelle, pour parer aux effets des coupures intempestives d'électricité.



Par ailleurs, au-delà des feux tricolores, il est recommandé que la signalisation verticale dans son ensemble soit revue et améliorée et consolidée par une signalisation horizontale, en particulier pour les carrefours à multiples voies d'éclatement.

Enfin, il est recommandé que les responsabilités des acteurs soient mieux précisées et que les dépenses d'entretien de la signalisation routière soient prises en compte dans le budget alloué à l'entretien routier.

Enfin, il est recommandé de conférer à l'AATR et aux communes la responsabilité de l'entretien, du maintien en bon état et du remplacement du mobilier urbain pour la portion du patrimoine routier dont il assure la maîtrise d'ouvrage déléguée et de veiller davantage à une meilleure prise en charge des dépenses d'entretien du mobilier urbain par le budget alloué à l'entretien routier.

### ➤ La sécurité routière

Il est suggéré de :

- *Concernant le cadre juridique et réglementaire :*
  - doter de moyens techniques, humains et financiers toutes les structures mises en place pour la cohérence des interventions le COPESER, le CETESER et le CCCR ;
  - vulgariser les dispositions communautaires portant sur l'harmonisation des poids, du gabarit et de la charge à l'essieu des véhicules empruntant les corridors ouest africains et de veiller à leur stricte application ;
  - mettre en place et appliquer rigoureusement un code de la sécurité routière ;
- *Concernant l'éducation à la sécurité routière :*
  - renforcer l'information, l'éducation et sensibilisation du public ;
  - introduire dans les programmes scolaires des modules sur la prévention ;
  - améliorer les conditions de délivrance du permis de conduire à travers une inscription obligatoire dans les auto-écoles ;
  - initier un programme de formation adapté au bénéfice des chauffeurs de transport en commun ou de marchandises et subordonner l'autorisation d'exercer à l'obtention d'une attestation de formation.
  - sensibiliser les populations, les acteurs et les agents de l'Etat à la sécurité routière ;
- *Concernant la prise en charge des accidents :*
  - améliorer les conditions de collecte, de traitement et d'exploitation des données d'accidents de la route ;
  - rendre les peines pécuniaires applicables plus dissuasives et améliorer le système de recouvrement desdites peines pécuniaires ;
  - améliorer la diligence des assurances dans la prise en charge des soins et des risques ;
- *Concernant le contrôle :*
  - accélérer et décentraliser le programme de construction et de mise en concession des centres modernes de contrôle technique ;
  - faire preuve de fermeté dans la délivrance et le contrôle des visites techniques (la construction de trois centres de contrôle technique est inscrite au PAMU) ;
  - renforcer et améliorer l'efficacité des missions de sécurité routière et de contrôle de la réglementation routière exercées par les forces de l'ordre ;
  - améliorer les conditions et les délais d'enlèvement des véhicules en panne ou accidentés sur la voie publique ;
  - créer un Observatoire national du Transport routier reposant sur un système géographique (SIG) et, à cet effet, prendre un décret,
- *Concernant le développement des infrastructures routières :*



- démultiplier les bretelles d'entrée et de sortie de la ville,
- renforcer les moyens humains et matériels destinés au contrôle routier et à la prévention routière ;
- améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier existant ;
- améliorer le niveau de prise en charge des questions de sécurité routière dans le processus d'élaboration des budgets routiers ;

### ➤ **La circulation routière**

#### La circulation des transports en commun

Il est recommandé de définir un statut particulier pour le transport en commun d'écoliers, l'importance numérique de la population concernée le justifiant amplement.

#### La circulation des véhicules hippomobiles

Il est recommandé d'appliquer les dispositions de l'arrêté n° 0073 GRD/AM du 21 octobre 2006, réglementant la circulation des véhicules à traction animale dans la région de Dakar.

#### La circulation des taxis clandos

Il est recommandé d'appliquer les dispositions de l'arrêté n° 0071 GRD/AM du 21 octobre 2006, fixant les conditions d'exploitation des taxis de transport collectif de banlieue dans la région de Dakar.

#### La circulation des véhicules à deux roues

Ce moyen, s'il était promu et encouragé par des mesures incitatives, serait probablement utilisé par un grand nombre d'utilisateurs. La faible superficie de Dakar et des distances à parcourir, son relief peu accidenté et la jeunesse de sa population sont en effet, des facteurs favorables. Il faut rappeler, que bon nombre de pays à travers le monde mènent des campagnes actives de promotion pour une utilisation accrue des deux roues et singulièrement des bicyclettes. Les avantages qu'ils en escomptent sont significatifs : absence de rejet de carbone, économie des espaces de stationnement et de circulation, faiblesse des coûts d'acquisition et d'entretien des bicyclettes, développement de filières semi-industrielles et création d'emplois, meilleure fluidité de la circulation, sécurité routière accrue, etc.

Aussi, il est proposé à la plate forme de recommander la prise de mesures de promotion de l'utilisation des deux - roues et singulièrement des bicyclettes dont, notamment :

- l'octroi de facilités fiscales et foncières aux promoteurs souhaitant installer des unités de montages de véhicules à deux roues ;
- la mise en place de réseaux continus de pistes cyclables ;
- l'installation de lieux de stationnement équipés ;
- l'implantation de vélos – taxis,
- etc.

#### La circulation des poids lourds

Il est proposé de :

- réorganiser le schéma de circulation et de stationnement des poids lourds en ville. A cet égard, il est proposé de réserver certaines rues du Plateau ou de la Médina au stationnement des porte – conteneurs et à leur dépotage. Ces rues pourraient être interdites à la circulation des autres véhicules ;
- déterminer des zones de stationnement rotatif et des zones de stationnement de plus longue durée au Plateau.

### ➤ **La mobilité urbaine dans les régions**

Il est recommandé de :





- renouveler le parc automobile de la ville de Thiès et remettre à niveau les tronçons routiers non réhabilités ;
- mettre en œuvre de manière plus diligente, le plan de circulation de Kaolack ;
- favoriser le renouvellement du parc automobile et les installations de transport de Kaolack.

#### ➤ Les délocalisations

La question de l'exiguïté de la superficie de la ville et de la région de Dakar continuera nécessairement de se poser tant que les populations désertent les campagnes pour venir y chercher activités et moyens de subsistance. Il faut mettre un terme à la surconcentration des activités économiques dans la région de Dakar et remettre de l'activité dans les campagnes pour y fixer les populations.

C'est la raison pour laquelle la mise en œuvre de certaines mesures, identifiées dès la fin des années 80, dans le cadre de l'exercice « **Sénégal, vision 2015** » et régulièrement rappelées dans les différents documents de stratégie transversales - Stratégie de développement du secteur privé, DSRP ou encore SCA -, doit à nouveau être recommandée. Parmi ces mesures, figurent, notamment :

- la création de pôles de développement industriel dans les régions, à partir du potentiel qu'offrent les filières d'artisanat de production qui s'y trouvent ;
- la mise en place, à Dakar, d'un système de transport en commun de masse - tramway ou métro à ciel ouvert - seul à même de permettre de faire face à l'accroissement rapide et significatif du nombre de déplacements quotidiens, évalués, en 2003, à **8 824 792** ;
- la réalisation des zones de redéploiement économiques à Diamniadio et dans d'autres régions du territoire ;
- la décentralisation de certaines activités économiques et administratives vers les centres péri-urbains ;
- et, enfin, la création d'une nouvelle capitale politique et administrative pour laquelle, du reste, les études techniques ont été d'ores et déjà réalisées,

#### ➤ L'évaluation des programmes d'amélioration de la mobilité urbaine

Il est recommandé d'adopter des critères d'évaluation des effets des programmes visant à améliorer la mobilité urbaine qui vont au-delà de la seule appréciation mécanique des taux de réalisation des actions inscrites dans les programmes. Réaliser une action est bien. Savoir si la réalisation de cette action a bien produit les changements escomptés est encore mieux.

De fait, la question de la distinction entre résultats escomptés et impacts attendus doit être posée. Celle du choix des résultats et des impacts à retenir doit également faire l'objet d'un ciblage probablement amélioré et se limiter à ceux qui sont raisonnablement atteignables et dont la mesurabilité est avérée<sup>86</sup>.

Des efforts devront être accomplis pour identifier et adopter des critères pertinents, objectivement mesurables, de nature plutôt quantitative que qualitative pour apprécier de manière crédible les résultats et les impacts des programmes d'amélioration de la mobilité urbaine.

---

<sup>86</sup> La question de l'évaluation du PAMU, comme celle de bien d'autres programmes de développement peut être discutée. En effet, une liste de résultats est arrêtée, de nature essentiellement qualitative, qui s'apparentent davantage à des impacts qu'à des résultats, stricto sensu. En fin de mise en œuvre, on est souvent surpris de constater que les programmes soient évalués, non plus sur la base des résultats attendus tels qu'ils figurent, en bonne place, dans les termes de référence, mais sur la base de l'établissement d'un simple rapport mécanique et arithmétique entre le nombre d'activités initialement prévues et le nombre d'activités effectivement réalisées.



## 2.1.5. LE TRANSPORT RURAL

### 2.1.5.1. Etat des lieux et enjeux

Le transport rural est longtemps resté le parent pauvre des politiques publiques et ce n'est qu'en **1999** qu'il a fait l'objet d'une lettre de politique de développement spécifique. Avant cette date, l'action de l'Etat en la matière a été relativement parcellaire, sporadique, réactive plutôt que prospective et, en définitive peu efficace.

Quant aux infrastructures, leur construction n'a pas toujours été exécutée en parfaite conformité avec les règles de l'art et leur entretien est demeuré globalement insuffisant. Relevant, en principe, de la compétence des collectivités locales, généralement dépourvues de capacités technique et financières suffisantes, l'entretien du réseau routier rural a été essentiellement effectué par la Direction des Travaux Publics puis par l'AATR, agissant pour le compte de l'Etat.

Le Génie militaire s'y est également investi, en particulier durant les années 60 et 70. Il a joué un rôle majeur dans le maintien en état des pistes de production pour faciliter l'approvisionnement des populations en intrants et l'évacuation des produits agricoles.

Enfin, un certain nombre de sociétés parapubliques sont également intervenues sur le réseau<sup>87</sup> pour les mêmes raisons.

De même, la mobilité reste particulièrement faible en zone rurale. La route est le mode de transport prédominant et concerne plus de 90% des populations mais le trafic motorisé, faible, ne dépasse pas 10 véhicules par jour, en moyenne. Pour pallier le déficit d'offre de transport motorisé, les populations utilisent des moyens alternatifs de transport tels que la marche, la brouette, la charrette à bras ou à traction animale, la bicyclette, le motoculteur ou encore la camionnette. Appelés Moyens Intermédiaires de Transport (MIT), ces différents moyens s'adaptent mieux à la demande de trafic et aux conditions de praticabilité des pistes. Peu onéreux et utilisés également pour les travaux champêtres, ils sont également des sources non négligeables de revenus, lorsqu'ils sont utilisés à des fins commerciales.

Ainsi, la faiblesse des interventions de l'Etat n'a pas permis aux zones rurales de s'arrimer de manière adéquate aux marchés et les productions, faute d'un approvisionnement suffisant et de débouchés, n'ont pas connu de développement. Et pourtant, des investissements réguliers et conséquents dans le système de transport en milieu rural auraient permis de réaliser des gains substantiels dans le transport des produits agricoles et une prise en charge mieux assurée des besoins économiques et sociaux des populations. De tels investissements auraient également sans doute permis d'éviter le déclin économique des régions et l'exode des populations vers les chefs - lieux de région puis vers Dakar rendant moins prégnants les difficultés actuelles de mobilité urbaine.

### 2.1.5.2. Les stratégies

C'est en 1999, que l'Etat a pris l'initiative de se doter d'une stratégie spécifique au sous - secteur : la stratégie Nationale de Transport Rural (SNTR)<sup>88</sup>. Il faudra encore attendre trois (3) ans, pour qu'en septembre 2002, cette stratégie soit officiellement adoptée et signée par les Ministres en charge des Finances et des Transports

La stratégie nationale de transport rural a pour objectif d'améliorer les conditions de transport des biens et l'accès des populations à une série de services sociaux de base tels que l'éducation, la santé, la nourriture, l'eau, l'énergie, l'approvisionnement en intrants pour l'agriculture et l'artisanat. Elle s'articule autour de 8 axes d'intervention et comprend 31 mesures principales.

Nonobstant la pertinence de ce plan d'action, sa mise en œuvre n'a toujours pas encore été effectuée, sept (7) ans après son adoption. Le Comité National de Transport Rural (CNTR) et le Secrétariat Exécutif du Transport Rural (SETR) ont bien été installés en 2005, mais n'ont pas encore mené d'actions d'envergure. De fait, la volonté de l'Etat de prendre en main, de manière concrète et engagée, la question du règlement durable de la question du transport rural, n'apparaît pas encore clairement.

Or, il est plus qu'urgent d'agir. La situation du monde rural est plus que préoccupante pour l'économie nationale. En effet, les enjeux du développement du monde rural dont le transport est un des principaux déterminants, sont considérables pour la réussite de la Stratégie Nationale de Réduction de la Pauvreté (SNRP) et l'amélioration de la situation économique et sociale des populations.

<sup>87</sup> Principalement, la SODEFITEX, la SAED, la DERBAC et la SODAGRI.

<sup>88</sup> Le document a été élaboré des tenant compte des résultats de 5 (cinq) études réalisées antérieurement et portant sur:

- les aspects institutionnels, de planification et de financement du transport rural,
- les problèmes techniques de conception et d'entretien,
- les coûts d'entretien et les coûts
- le développement des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT),
- le genre et le transport rural,
- la lutte contre la pauvreté et le transport rural.



C'est en effet, en milieu rural que la pauvreté est la plus répandue. Plus de la moitié des personnes et des ménages pauvres y vivent. Alors même que les taux de pauvreté au niveau national sont de **57,1%** pour les individus<sup>89</sup> et de **48,5%** pour les ménages, ils sont, respectivement, de **65,2%** et de **57,5%** en milieu rural.

Plus grave, si l'extrême pauvreté frappait encore **12,7%** des ménages sénégalais en 2001, soit environ 135 823 ménages ou encore 1 300 000 personnes<sup>90</sup>, **86,9%** de cette population extrêmement pauvre réside en zone rurale, soit environ 118 000 ménages ou 1 121 000 personnes. La croissance ne s'étant pas améliorée depuis 2001 (elle s'est même affaiblie), tout porte à croire que les taux d'extrême pauvreté n'ont pas significativement baissé.

De fait, la volonté clairement affirmée du Gouvernement de rechercher des résultats rapides et significatifs en matière de réduction de la pauvreté, conduit tout naturellement à cibler en priorité les zones de forte concentration de la pauvreté, c'est - à - dire les zones rurales.

### 2.1.5.3. Les contraintes

L'amélioration des conditions de vie des populations rurales passe par la levée des contraintes ci-après qui affectent le bon fonctionnement des systèmes de transport en zone rurale. En l'état :

- le cadre institutionnel actuel dédié au transport rural reste peu fonctionnel ;
  - le réseau routier et son état général sont particulièrement mal connus en zone rurale. Evalué à environ 60 000 kms, et principalement constitué de pistes et de chemins non classés, ce réseau, dont la gestion revient, en principe, aux collectivités locales, n'a pas encore fait l'objet d'un inventaire circonstancié ;
  - si un certain nombre de pistes de production ont été répertoriées et intégrées dans le réseau classé de l'AATR et à ce titre sont prises en compte dans le PERA, les choix de niveau de service ne tiennent pas suffisamment compte des coûts d'entretien et d'usage. Par ailleurs, les ouvrages d'art de franchissement et les travaux d'assainissement n'occupent qu'une très faible place dans les programmes des travaux, l'essentiel des investissements étant consacrés aux interventions sur la couche de roulement ;
  - le transport rural reste le maillon faible de la chaîne de transport en raison de l'inexistence d'infrastructures adéquates ou lorsqu'il en existe, en raison de leur état de dégradation, faute d'entretien régulier et suffisant ;
  - les standards de construction sont trop élevés pour permettre l'extension du réseau et son développement ;
  - le financement de l'entretien et du développement des routes rurales est très largement insuffisant ;
  - les capacités d'organisation, de planification et de gestion du réseau sont faibles ;
  - les coûts de transport motorisé sont particulièrement élevés et hors de proportion avec les facultés contributives des populations rurales ;
  - les inégalités hommes - femmes dans le traitement des besoins de transport ont tendance à se renforcer.

### 2.1.5.4. Les recommandations

Pour lever ces contraintes, le Gouvernement a prévu la prise d'un certain nombre de mesures et les organisées en un plan d'action cohérent qu'il a annexé à la Stratégie Nationale de Transport Rural. La majeure partie d'entre elles n'a pas encore connu de début de mise en œuvre.

Dans la mesure où ce plan d'action nous paraît constituer une réponse appropriée pour lever les contraintes qui affectent le transport rural, il est proposé d'en recommander la mise en œuvre diligente. Après actualisation et adjonction de quelques mesures nouvelles qui nous paraissent nécessaires, pour tenir compte du contexte et adjonction de quelques mesures nouvelles susceptibles d'amplifier et de consolider les effets des actions initiales en termes, notamment, de création d'emplois, ce plan se présente comme suit :

<sup>89</sup> Source : Enquête ESAM II. ANSD 2005 et DSRP II. Ministère de l'Economie et des Finances. 2006.

<sup>90</sup> Source : RGPH. ANSD. 2006.



### ➤ **La réorganisation du cadre institutionnel et réglementaire**

Il est proposé, à ce titre, de :

- rendre opérationnels le Comité National de Transport Rural (CNTR) et le Secrétariat Exécutif de Transport Rural (SETR) en les dotant des moyens matériels et humains nécessaires à l'accomplissement de leurs missions ;
- procéder à une revue exhaustive des textes sur la décentralisation et les transferts des compétences des autorités centrales aux collectivités locales en matière de planification et de gestion des infrastructures routières, avec les moyens financiers requis ;
- procéder à une revue de la réglementation nationale sur le trafic routier afin d'y intégrer les spécificités du transport rural.

### ➤ **Le financement du transport rural**

Pour améliorer le niveau de financement des actions de d'amélioration des systèmes de transport en milieu rural, il est proposé de :

- revoir à la hausse les montants alloués au FERA afin d'y intégrer la couverture des besoins d'entretien du réseau routier rural ;
- mettre en place une ligne de crédit spécifique qui pourrait être alimentée par des prélèvements sur les montants générés par l'initiative PPTE et affecté au financement de la Stratégie de Réduction de la Pauvreté. ;
- amorcer une réflexion pour la mise en place d'une dotation spéciale dédiée aux communautés rurales afin de leur permettre une prise en charge plus conséquente de l'entretien du réseau routier rural ;
- procéder à un relèvement du plafond des conventions de coopération ;
- prendre en compte les besoins financiers liés à l'entretien et au développement du réseau routier rural dans les réformes envisagées du Fonds d'Équipement des Collectivités Locales (FECL) ;
- mettre en place un cadre fiscal et financier spécifique et incitatif pour la promotion des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) et renforcer des capacités du secteur privé dans ce domaine.

### ➤ **Le renforcement de la planification et de la gestion**

Il est recommandé de :

- procéder au recensement et au classement de tous les tronçons du réseau routier rural qui relie les communes aux chefs - lieux des communautés rurales ou qui relie entre eux les chefs - lieux des communautés rurales qui sont du ressort de l'Etat, et en intégrer l'entretien dans les PERA ;
- réaliser un inventaire exhaustif du réseau routier non classé ;
- promouvoir les délégations de gestion (maîtrise d'ouvrage et/ou maîtrise d'œuvre) du réseau communautaire<sup>91</sup> par les communautés rurales au profit de l'Etat ou du secteur privé mieux outillés que les communautés rurales pour assurer l'extension et l'entretien des routes ;
- intégrer les coûts d'entretien du réseau routier rural dans les Plans Locaux de Développement (PLD), dans les Programmes d'Investissement Annuels (PIA) tout comme dans les plans d'action des Agences Régionales de Développement (ARD) ;
- systématiser la production de situation économique et sociale régionale par l'ANSD de sorte à permettre de mesurer les impacts des interventions sur le réseau rural.

---

<sup>91</sup> Le réseau communautaire est celui dont la communauté rurale assure la maîtrise d'ouvrage. Il comprend l'ensemble du réseau routier situé sur le territoire de la communauté rurale, y compris les routes et les pistes de production qui n'ont pas un caractère privé. Ce réseau ne comprend pas, semble t'il, les tronçons de route qui relie les communes aux chefs - lieux des communautés rurales.



### ➤ L'amélioration de la mobilité et de l'accès aux biens et services

A ce titre il est suggéré de :

- procéder à l'élimination, en priorité, des points critiques affectant le réseau routier rural ;
- définir les niveaux de services requis pour l'aménagement du réseau ;
- procéder à l'identification et à la construction des routes et des pistes supplémentaires, nécessaires pour permettre une circulation sans interruption et à moindre coût en milieu rural.
- redonner au Génie militaire un rôle important dans le maintien en état du réseau routier rural. A cet égard, prendre les dispositions nécessaires pour l'organisation de discussions entre les collectivités locales, le Génie militaire et le secteur privé rural en vue d'adopter une clé de répartition des tâches qui permette à chaque acteur d'intervenir de la manière qu'il souhaite, sur le réseau. L'intervention du Génie militaire pourrait permettre d'accroître de manière significative, la longueur du linéaire prise en charge chaque année sans coûts supplémentaires excessifs pour les collectivités ou l'Etat. En outre, elle permettra un renforcement des capacités du monde rural et une capacité plus grande des jeunes à s'insérer sur le marché du travail par un transfert des compétences et des savoirs avérés des militaires en la matière. Enfin, elle est conforme à la conception de citoyenneté que promeut l'Armée pour ses membres.

### ➤ La promotion du secteur privé rural et de l'emploi des jeunes

Il est recommandé de :

- rendre obligatoire, par voie réglementaire ou conventionnelle, l'utilisation d'HIMO dans les marchés publics de construction et d'entretien routier passés par les collectivités locales<sup>92</sup> ;
- mettre en place des mesures d'aide et d'incitation à la création d'entreprises de fabrication, de location et de maintenance de MIT, par les jeunes<sup>93</sup>.

### ➤ La promotion des MIT et des services de transport adéquats

Il est proposé de :

- prendre et mettre en œuvre des mesures fiscales incitatives en vue d'augmenter la disponibilité de MIT financièrement accessibles pour les populations rurales<sup>94</sup> ;
- mettre en place une ligne de crédit spécifique pour la fabrication et la maintenance de MIT ;
- mettre en place un fonds de garantie pour l'acquisition de MIT par les populations. Ce fonds pourrait être logé à la CNCAS ;
- promouvoir l'installation et le développement d'unités locales de fabrication et de maintenance de MIT.

### ➤ Le renforcement des capacités des acteurs

Il est recommandé de :

- mettre en place un programme de renforcement des capacités des collectivités locales en matière, notamment, d'entretien routier (identification, planification, sélection et maîtrise d'ouvrage des infrastructures rurales) ;
- mettre en place un programme de renforcement des capacités techniques des Pme locales en matière de planification, de gestion et d'exécution des travaux de construction et d'entretien routier ;

<sup>92</sup> A cet égard, il urge de saisir le Ministère de l'Economie et des Finances et celui en charge des collectivités locales afin que cette question puisse être examinée dans le cadre du processus en cours de réforme du Code des marchés publics.

<sup>93</sup> Ce volet pourrait faire l'objet de discussion avec l'ADEPME, la Direction des PME et celles de l'Industrie et de l'Artisanat, en vue de sa mise en œuvre.

<sup>94</sup> Exonérations des droits et taxes douaniers pour les importations de MIT.



- associer plus étroitement le Génie militaire qui dispose d'une expertise avérée en matière de construction et d'entretien d'ouvrages, à des actions de formations des jeunes en milieu rural.
- intégrer la couverture des besoins en renforcement capacitaire dans le Programme National de Développement des Collectivités Locales (PNDL).
  - **La mise en place d'un plan de gestion environnementale et sociale**

Il est suggéré de :

- procéder à la réalisation d'une étude environnementale stratégique du sous – secteur, en tenant compte de l'ensemble des facteurs environnementaux (hydrologie, matériaux d'emprunt, foncier, etc.), qui influencent la réalisation et l'entretien des infrastructures rurales ;
- procéder à la réalisation d'une étude visant à identifier et à circonscrire les problèmes sociaux et de santé liés au développement du réseau routier rural ;
- privilégier l'utilisation de moyens de transport non polluants et de procédés et méthodes de construction et d'entretien du réseau, respectueux de l'environnement ;
- installer un SIG dédié au secteur rural ou mettre en place des mécanismes permettant de s'assurer que les données rurales sont fidèlement et régulièrement prises en compte dans le SIG national.
  - **La mise en place d'un système de suivi - évaluation**

Il est, à ce titre, suggéré de :

- procéder à l'établissement d'une situation de référence et à la constitution d'une banque de données sur le réseau, les moyens de transport, les besoins prioritaires d'entretien, les entreprises, les bureaux d'étude, etc., pour chaque région ;
- promouvoir et partager le contenu de la SNTR avec l'ensemble des parties prenantes ;
- définir des indicateurs – clés et des méthodes d'évaluation pour aider les collectivités locales à présenter les problèmes qu'ils rencontrent en matière de transport rural auprès des décideurs et des bailleurs ;
- élaborer, de manière concertée et participative, un outil d'analyse et un tableau de bord.



## 2.2. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

### 2.2.1. Présentation physique

D'une longueur totale de 1 086 km dont 934 km de voies principales et 152 km de voies secondaires, le réseau de chemin de fer du Sénégal n'a connu aucune extension depuis 1968. Ce réseau comprend deux (2) axes principaux :

- l'axe Ouest – Est, long de 645 km, qui va de Dakar à Kidira en passant par Thiès. Cet axe se prolonge au Mali, jusqu'à Bamako puis Koulikoro. Il dessert le bassin arachidier de la région de Kaolack et la zone cotonnière de la région de Tambacounda ;
- l'axe Sud - Nord, long de 193 km, qui va de Dakar à Saint-Louis, en passant également par Thiès. La ligne dessert les mines de Lama - Lam, au sortir de Thiès, de même que les mines de phosphate de Taïba, à partir de Tivaouane. Les dessertes de Louga et Saint-Louis ont été supprimées en **1999**.

A ces axes principaux, s'ajoutent les axes secondaires ci-après :

- Tivaouane - Darou, appartenant aux ICS,
- Diourbel -Touba, long de 47 km, qui dessert la zone arachidière de cette région,
- Guinguinéo - Kaolack, d'une longueur de 21 km, qui desservait les huileries de la SONACOS (devenue depuis, SUNEOR),
- PK13 - Mbao.

Enfin, on compte également, le tronçon Dakar-Rufisque, exploité par la Société « PTB SA », filiale de la SNCS, société nationale restée dans le giron de l'Etat.

### 2.2.2. Les acteurs

Ils sont relativement nombreux. Parmi les principaux d'entre eux, du point de vue de leur rôle dans la gestion actuelle du sous – secteur, on compte :

- la Direction des Transports Terrestres,
- la Direction des Transports Terrestres,
- la Direction des Travaux Publics,
- le Cabinet du Ministre en charge des Transports ferroviaires,
- l'Agence Nationale des chemins de Fer,
- la société TRANSRAIL SA,
- la société PTB – SA,
- la SNCS, qui reste actionnaire de la société PTB – SA,
- la SEFICS, pour le transport de la production des Industries Chimiques de Sénégal (ICS),
- les ENSEMA,
- le COSEC,
- la CARCHEM, (Cellule d'Appui à la réinsertion des Cheminots), dont le rôle est de faciliter la réinsertion économique et sociale des cheminots déflatés,
- le CETUD ;

### 2.2.3. Les enjeux

Les enjeux liés au développement du transport ferroviaire sont importants. Ils concernent, en particulier :

- le développement du commerce intérieur et international : depuis 1995, les analyses convergent et font apparaître que le corridor ferroviaire Dakar – Bamako est potentiellement le plus compétitif de la sous - région pour le trafic de/vers le Mali. Par ailleurs, la vigueur de la croissance du commerce extérieur malien (+7%, l'an, depuis cinq ans), accroît les perspectives de développement du trafic ;
- les déplacements de personnes : le trafic de voyageurs (interne et international) était de l'ordre de 793 537 passagers transportés, en 1981 et contribuait à satisfaire une partie significative de la demande de transport, tout en soulageant le trafic et le réseau routier ;
- le développement du monde rural : tout au long des lignes, se sont développées des activités de commerce particulièrement dynamiques. La ligne de chemin de fer et les gares sont un élément important dans le dispositif de désenclavement du monde rural. Elles constituent, en effet, des centres d'approvisionnement en intrants et en produits de grande consommation et un débouché significatif pour leurs production, toutes choses qui ont, par ailleurs, permis de générer des revenus et d'impacter sur la pauvreté.



## Encadré 5

### Le Dakar - Bamako : quelques dates clés

- 1885** : mise en service de la ligne Dakar – Saint Louis et concession de la ligne à la Compagnie Dakar – Saint Louis.
- 1904** : mise en service de la ligne Kayes - Niger exploitée en régie par l'Administration. L'approvisionnement du Mali emprunte successivement le Dakar – Saint Louis, puis le fleuve Sénégal et, enfin, le Kayes – Niger jusqu'à Bamako.
- 1923** : mise en service de la ligne Thiès - Kayes exploitée en régie par l'Administration. Les marchandises sont désormais transportées par voie ferrée, de bout en bout, de Dakar à Bamako.
- 1924** : fusion du Thiès - Kaye et du Kaye - Niger. Naissance du Thiès - Niger exploité en régie par l'Administration.
- 1946** : le Dakar – Saint Louis rejoint le Thiès – Niger. Création de Dakar – Niger qui devient l'un des réseaux de la Régie Fédérale des Chemins de Fer de l'AOF (RFCF – AOF).
- 1960** : suite à la proclamation de l'indépendance, l'éphémère Régie Fédérale des Chemins de Fer du Mali. Elle est par la suite éclatée en deux (2) réseaux : la Régie des Chemins de Fer du Sénégal (RCFS) et la Régie des Chemins de Fer du Mali (RCFM). Le trafic entre les deux réseaux sera suspendu durant trois ans.
- 1963** : reprise du trafic entre le Sénégal et le Mali. L'exploitation de deux (2) réseaux distincts réduit l'efficacité de l'axe ferroviaire. globale de la voie.
- 1989** : transformation de la régie en société nationale. La RCFS devient SNCS.
- 1995** : création de l'Organisation Commune de Gestion du Transport International (OCGTI). Les deux (2) réseaux lui délèguent leurs compétences réciproques pour la gestion du trafic international. Ils mettent en pool 700 wagons, et des locomotives sénégalaises sont prêtées au Mali. Le trafic connaît une hausse significative, hélas, de courte durée.
- 2001** : poursuite de la baisse du trafic du fait de la dégradation du service lié au mauvais état de la voie et du matériel.
- 2003** : création de Transrail et concession de la ligne pour 25 ans. La concession est approuvée le 22 octobre 2003 au Mali (Décret n° 03-422 du 22 octobre 2003) et le 6 février 2004 au Sénégal (décret n° 2004-101 du 6 février 2004). Les Etats du Mali et du Sénégal, et Transrail Investment (CANAC-GETMA-JLS) détiennent la majorité du capital.
- 2005** : au Canada, le groupe SAVAGE (Etats-Unis) prend le contrôle de CANAC.
- 2006** : ADVENS rachète les parts de CANAC et de JLS et détient désormais **95%** des parts de la société TRANSRAIL INVESTMENT. GETMA conserve ses **5%**.
- 2007** : ADVENS n'ayant pas l'expérience requise en matière de gestion ferroviaire, une convention d'opérateur est passée entre TRANSRAIL et la société belge VECTURIS.
- 2008** : après audit, VECTURIS propose un plan d'investissement pour la période 2009 – 2015.

#### 2.2.4. Etat de la situation

Malgré ces enjeux et la forte croissance du trafic extérieur malien, les volumes transportés par voie ferrée n'ont cessé de se réduire. Ainsi, sur un volume de trafic estimé à environ 3,5 millions de tonnes en 2008 sur les différents corridors sous régionaux, seules 300 000 tonnes, environ, ont été transportées par Transrail, alors même que les études de marché les plus récentes chiffrent à plus du double le volume potentiellement transportable par voie ferrée.





**Tableau 13 : Evolution du trafic ferroviaire international de marchandises, de 1963 2009**

Année	Tonnage (en tonnes)	Année	Tonnage
1963 -1970	Entre 200 000 et 250 000 tonnes/an	1990	471 839
1971	228 000	1991	404 081
1972	205 111	1992	427 643
1973	229 352	1993	349 880
1974	303 282	1994	369 226
1975	251 223	1995	442 722
1976	263 477	1996	433 463
1977	239 477	1997	429 332
1978	285 648	1998	431 510
1979	227 079	1999	361 862
1980	214 751	2000	344 958
1981	229 177	2001	240 000
1982	226 104	2002	276 014
1983	250 716	2003	290 228
1984	337 532	2004	306 820
1985	485 485	2005	347 369
1986	441 251	2006	283 433
1987	353 836	2007	388 380
1988	308 292	2008	379 000
1989	400 221	2009	

Source : étude de la compétitivité de la voie sénégalaise de desserte du Mali. BCEOM – YT Ingénierie. 2002.

De même, le trafic de voyageurs (interne et international) qui était de l'ordre de 793 537 passagers transportés, en 1988, a été réduit de 73% en 20 ans, en raison, notamment, de la concurrence de la route, favorisée par des mauvaises conditions d'exploitation du réseau ferré (sécurité, délais, gestion, etc.). Il est, aujourd'hui, quasiment arrêté sur la partie sénégalaise du parcours.

La dégradation progressive des résultats du trafic voyageurs et la suppression des dessertes de Saint-Louis et de Louga ont non seulement affecté le système de transport, mais ont causé un préjudice économique probablement significatif aux régions traversées, en raison des débouchés que le chemin de fer et les gares offraient aux populations riveraines pour l'écoulement de leurs produits. De fait, cette décision de fermeture de la ligne a probablement joué un rôle, certes difficile à évaluer, sur l'accroissement du taux de pauvreté dans ces régions.

Face à ce constat, l'Etat a initié un processus de réforme et pris un certain nombre de mesures dont les principales ont été les suivantes :

- l'exploitation de la ligne a été privatisée. La ligne Dakar - Bamako a été concédée à la Société Transrail SA en octobre 2003, conformément aux objectifs de la lettre de politique sectorielle des transports. La convention de concession stipulerait, notamment, que si Transrail a en charge l'entretien courant du réseau et le renouvellement des matériels, il incombe à l'Etat d'effectuer les gros travaux de réhabilitation, de renouvellement et d'extension du réseau de chemin de fer, lequel demeure sa propriété.
- dans le cadre du PAMU, l'Etat du Sénégal a financé les mesures ci-après de remise à niveau des infrastructures du PTB :
  - o la réhabilitation de la 2<sup>ème</sup> voie entre Dakar et Thiès,
  - o la construction d'une 3<sup>ème</sup> voie sur une longueur de 11 km,
  - o la sécurisation des voies par la construction d'un mur de clôture tout le long des voies entre Dakar et Rufisque,
  - o l'acquisition de 5 locomotives et de 20 voitures voyageurs sur financement du gouvernement indien ;



Malgré ces efforts, la situation n'a cessé de se dégrader. Depuis 2008, le sous – secteur traverse une véritable crise marquée, notamment, par la poursuite de la baisse du trafic, les difficultés financières croissantes du concessionnaire, la survenance d'un accident particulièrement grave en 2009, le tout sur fond de menace de licenciement massif et de tensions sociales croissantes.

La société Transrail avait annoncé une augmentation du trafic dès la première année de mise en concession. Ces prévisions se sont avérées exactes. Environ 22 000 tonnes de fret ont été transportées sur la voie montante de Dakar à Bamako fin 2004, contre 17 000 tonnes, fin 2003. Cette tendance s'est confirmée en 2005. Dès 2005, toutefois, les résultats se sont progressivement effondrés faute d'investissements adéquats.

De fait, si rien n'est entrepris à court terme, la question de la cessation des activités de la concession pourrait se poser et, à terme, compte - tenu des efforts opérés par les pays concurrents pour améliorer la compétitivité de leur desserte routière, c'est non seulement l'ensemble du trafic malien transitant par le réseau ferré qui pourrait s'en trouver affecté mais, et c'est beaucoup plus préoccupant, la question de la survie du réseau ferré pourrait se poser.

### 2.2.5. Les contraintes

La crise que traverse le sous – secteur du transport ferroviaire est due à la conjonction de plusieurs contraintes d'ordre institutionnel, financier et technique qui existent, pour certaines d'entre elles, depuis plus de vingt (20) ans et qui, faute de traitement adéquat, se sont accentuées.

#### 2.2.5.1. Un cadre institutionnel morcelé et éparse

Le cadre institutionnel est constitué d'un nombre relativement important d'acteurs divers aux compétences parfois diffuses et mal connues. Cette situation a pour conséquence de fragiliser la tutelle de l'Etat et de réduire l'efficacité des mécanismes de gestion et de contrôle du service public de transport ferroviaire. A cette fragilité de la tutelle, se greffent un certain nombre de facteurs aggravants, en particulier :

- la non complète fonctionnalité des ENSEMA. Créés en 2006 à Korofina, sous forme de société anonyme au capital de 2,8 milliards de francs cfa, les Entrepôts du Sénégal au Mali (ENSEMA) ont pour objectif de permettre de pallier la faiblesse des capacités de stockage disponibles à Bamako. Couvrant une superficie de 6 ha et comprenant 14 hangars de stockage dont 2 hangars frigorifiques, sa capacité de stockage est d'environ 700 000 tonnes, tous types de marchandises confondus, soit une capacité bien supérieure aux besoins actuels et qui permet de faire face à l'évolution de la demande avec une confortable marge de manœuvre. Leur utilisation permet également d'améliorer la disponibilité des wagons, jusque – là utilisés comme outils de stockage et immobilisés pour des durées souvent supérieures à 15 jours ;
- un cadre conventionnel marqué, notamment, par l'instabilité de l'actionnariat du concessionnaire. Créée et devenue concessionnaire en 2003, Transrail a changé plusieurs fois d'actionnaire en quatre (4) ans. La majorité du capital est désormais détenue par des financiers et la question de savoir quel type de logique prévaut actuellement dans la gestion de l'entreprise - logique financière et par conséquent de court terme ou logique industrielle - peut être posée. L'intérêt de l'Etat et le développement du secteur ferroviaire ne sont pas nécessairement pris en compte de la même manière selon que l'on se situe dans le premier ou le second cas de figure.

#### 2.2.5.2. L'obsolescence des infrastructures

L'axe ferroviaire Dakar - Bamako a été construit entre les années **1885 et 1944**. Ce réseau comporte des sections dont l'âge excède parfois 70 ans, et pour lesquelles aucune opération de renouvellement n'a été réalisée depuis leur mise en exploitation. En résumé, l'état général de la voie se présente aujourd'hui, comme suit :

- Région Littoral (Dakar - Tamba : 457 km, 36%) : état passable sauf Dakar-Thiès (70 km),
- Région centre (Tamba - Toukoto : 517 km, 40%) : mauvais état
- Région Est (Toukoto - Koulikoro : 312 km, 24%) : état passable sauf Bamako-Koulikoro (58 km).

Le mauvais état général du réseau est accentué par la subsistance de points critiques, encore appelés « points noirs » particulièrement pénalisants pour la vitesse commerciale et la sécurité des transports. Il s'agit notamment des sections suivantes :

- Tamba – Kidira : 142 km de voies posées **en 1933** en rails de 25 et 26 kg non renouvelées depuis cette date, avec des barres courtes, de 8 à 12 ml éclissées, **ayant servis pendant 76 ans**. Sur cette section, la plus dégradée du réseau, la vitesse maximum autorisée est de 20 km/h. Malgré cette restriction, 41 déraillements s'y sont produits et ont été enregistrés au courant de l'exercice 2008, **soit un taux de 29 déraillements pour 100 Km** ;



- Dakar – Guinguinéo : 247 km de voie, renouvelée **entre 1972 et 1975** avec des rails de 36 kg soudés en différentes longueurs, montés sur des traverses en béton à blochets. Une partie des entretoises<sup>95</sup> est cassée et le ballast est pollué. 92 déraillements y ont été enregistrés durant l'année 2008, **soit un taux de 34 déraillements par 100 Km** ;
- Guinguinéo - Tamba : 287 km de voie, renouvelée **entre 1985 et 1991** avec du rail de 36 Kg monté sur des traverses métalliques ou en béton. Quoique l'état de la voie soit considéré comme passable, 25 déraillements s'y sont tout de même produits ont été enregistrés durant l'année 2008, **soit un taux de 9 déraillements par 100 Km** ;
- Goudiri - Kidira : 12 km de voie, renouvelée **entre 2006 et 2007** en rails de 36 kg, montés sur des traverses métalliques de récupération avec des attaches rigides. Les travaux n'ont pas été achevés totalement et 4 déraillements ont été enregistrés sur cette section durant l'exercice 2008, **soit un taux de 33 déraillements par 100 Km** ;

### 2.2.5.3. Le mauvais état du matériel

#### a) le matériel roulant

##### ▪ **Les locomotives de lignes**

Le parc des locomotives de ligne utilisé par TRANSRAIL est composé de 20 unités General Motors d'une puissance de 2200 à 2400 CV dont 19 unités de type GT22LC-2 et 2 unités de type GL26C pour un âge moyen d'environ 20 ans.

- Parc théorique : 20 locomotives de ligne
- Parc utile : 13 locomotives, avec un taux de disponibilité de 75%
- Parc opérationnel : 10 locomotives

##### ▪ **Les locomotives de manoeuvre**

Ce parc est composé de 5 unités actuellement en service et de plusieurs autres unités hors service qui sont garées depuis plusieurs années dans un état de délabrement avancé. Il y aurait donc une flotte potentielle de 9 unités maximum dont la moyenne d'âge s'élèverait à 31 ans

- Parc théorique : 5 locomotives
- Parc utile : 3 locomotives, avec un taux de disponibilité de 60 %
- Parc opérationnel : 2 locomotives

##### ▪ **Les wagons**

L'inventaire du parc théorique des wagons commerciaux s'élève à 781 unités dont 518 unités étaient en service à la date du 24 mars 2009. Le nombre de wagons opérationnels était, à ce moment-là, de 478 unités soit environ 92% du parc utile.

**Tableau 14 : inventaire du matériel roulant au 31 mars 2008**

Type de wagons commerciaux	Parc théorique	Parc utile	Nombre opérationnel
<b>Couverts K</b>	366	226	208
<b>Plates formes LT</b>	340	239	217
<b>Plates formes ciment LH</b>	32	21	21
<b>Plateformes véhicules LV</b>	7	7	7
<b>Citernes H</b>	36	25	25
<b>Total</b>	<b>781</b>	<b>518</b>	<b>478</b>

### 2.2.5.4. L'insuffisance des équipements des ateliers et dépôts

Les ateliers et les dépôts sont en général suffisamment vastes et relativement bien équipés en machines-outils ainsi qu'en moyens de levage et de manutention. Le parc des machines-outils est cependant relativement ancien et beaucoup de ces machines sont hors service. Certaines unités hors service font cependant partie des outils de base indispensables aux prestations de maintenance

<sup>95</sup> Entretoise : éléments de jonction (des rails).



du matériel. Un exemple surprenant est celui du tour en fosse du dépôt de Bel-Air qui, curieusement, reste inutilisé depuis plusieurs années.

#### 2.2.5.5. La faiblesse du niveau général de sécurité

La sécurité est problématique. On observe un accroissement inquiétant des déraillements. En 2000, le nombre de déraillements était de 115. En 2008, ce nombre s'est accru de 80%, passant à 162, sur un parcours de 714 Kms, soit un taux de 22,7 déraillements pour 100 km.

La communication sur la ligne repose exclusivement sur les dépêches de gare à gare rapportées au train ou, lorsque les échanges avec le train ne sont plus possibles en raison d'un déraillement, sur la seule application des dispositions réglementaires, en particulier, le respect par les autres trains des vitesses basses, voire même, selon les études, de la marche à vue.

Par ailleurs, avec la suppression de certaines gares, les longueurs des cantons<sup>96</sup> se sont accrues. Sur la ligne Thiès - Kidira, qu traverse 14 gares, la longueur moyenne du canton est de 44 kms. En cas d'accident, le temps nécessaire pour avertir les secours est beaucoup trop long, d'autant qu'il n'y a pas de matériels de communication approprié. L'usage du cellulaire, toutefois, permet une amélioration de la communication et un raccourcissement des délais d'avertissement des secours. Enfin, un accident oblige à immobiliser un linéaire important et cela a des répercussions sur l'ensemble du réseau. Si la reprise du trafic de voyageurs et de marchandises reprend, la question de la longueur des tronçons devra être également examinée.

Tableau 15 : liste des gares du réseau et longueur des cantons

Désignation des gares	Nombre de voies	PK	Distance entre gares
Dakar – Bel Air	Double voie	0	0
Hann	Double voie	3,1	3,1
Thiaroye	Double voie	16,2	8,1
Rufisque	Double voie	29,6	13,4
Bargny	Double voie	34,7	5,1
Pout	Double voie	54,8	20,1
Allou Kagne	Double voie	54,5	4,7
Thiès	Voie unique	70	10,5
Khombole	Voie unique	97,5	27,5
Bambey	Voie unique	123,8	26,3
Diourbel	Voie unique	148,4	24,6
Guiguinéo	Voie unique	203,5	55,1
Kaffrine	Voie unique	251,8	48,3
Malène – Hodar	Voie unique	280,8	29
Koungheul	Voie unique	336	55,2
Koumpentum	Voie unique	362,8	26,8
Koussanar	Voie unique	417,4	54,6
Tambacounda	Voie unique	464,2	46,8
Bala	Voie unique	526,1	61,9
Goudiry	Voie unique	578,4	52,3
Kidira	Voie unique	642,9	64,5

Source : étude de la compétitivité de la voie sénégalaise de desserte du Mali. BCEOM – YT Ingénierie. T2. Annexes. Décembre 2002.

#### 2.2.5.6. La faiblesse des performances de la concession

Outre la baisse importante du volume du trafic, on observe de nombreuses insuffisances en matière de vitesse commerciale et de lutte contre la pollution.

La vitesse commerciale moyenne sur le réseau est inférieure au minimum requis en la matière. Si au niveau international, la vitesse commerciale pour les transports de marchandises est de **100 km/heure** environ, il semble, selon les études, qu'à moyen terme, un objectif de **60 km/heure** soit un objectif raisonnable et conforme aux objectifs commerciaux, de rentabilité et de sécurité. Or, sur 6 sections sur 7, comme le montre le tableau ci-dessous, cet objectif n'est toujours pas atteint.

<sup>96</sup> Distance entre deux gares.



**Tableau 16 : comparaison des vitesses « objectifs » et des vitesses autorisée.**

Section	Valeur objective	Vitesse autorisée
Dakar - Thiès	60	50
Thiès – PK 271	Idem	45
PK 271 - Tambacounda	Idem	50
Tambacounda - Kidira	Idem	40
Kidira - kati	Idem	60
Kati - Bamako	Idem	55
Bamako - Koulikoro	Idem	40

Cette contre-performance est essentiellement causée par la persistance des ralentissements. En effet, sur les 77 kms de ralentissement dont la suppression aurait permis de doubler la vitesse commerciale moyenne du réseau, seuls **14 km** ont été effectivement traités.

Concernant la protection de l'environnement, les études révèlent l'existence d'un taux élevé de pollution de certains tronçons du réseau par des déversements sur la voie de produits polluants (phosphates, soufre et attapulgite, notamment), dus à la mauvaise étanchéité d'une partie des wagons transportant ces matières. Ces déversements, évalués en 2002, à **23 000 tonnes**<sup>97</sup>, empêchent l'évacuation des eaux de pluies et accélèrent l'érosion des éléments métalliques des voies. Leurs effets sur la santé des populations riveraines n'ont pas fait jusqu'ici l'objet de commentaires.

#### **2.2.6. Les recommandations**

##### ➤ **La réhabilitation de la voie**

Le projet d'exploitation des mines de Fer de la Falémé par le groupe Mittal<sup>98</sup> prenait en compte la mise aux normes de la voie ferrée pour le transport du minerai. En réglant la question du passage de l'écartement métrique actuel à un écartement standard, conforme aux normes internationale, le projet Mittal rendait sans objet le projet de réhabilitation du tronçon Tambacounda – Kidira. En effet, il eut été inapproprié de procéder à la réhabilitation de ce tronçon, à grand frais, alors même que son remplacement était prévu dans le cadre de projet Mittal.

Toutefois, le Groupe Mittal ayant annoncé la suspension de l'exécution de son projet à une amélioration de la conjoncture mondiale et à une relance de la demande d'acier, dont on ne sait quand elle interviendra, la question de la réhabilitation de la voie et principalement des tronçons dont la remise à neuf peut avoir un impact significatif et avéré sur l'amélioration des performances globales de la ligne, se pose à nouveau, avec acuité.

Aussi, il est recommandé de réaliser, sans attendre davantage, les investissements nécessaires :

- au traitement des 63 km de ralentissement existant encore et dont la suppression permettrait, selon Transrail, de doubler la vitesse commerciale moyenne sur l'ensemble du réseau ;
- à la réhabilitation du tronçon Tambacounda – Kidira, pourtant programmée depuis 1996, et qui constitue le principal problème aujourd'hui. Sa réhabilitation ne peut plus être différée plus longtemps;

##### ➤ **La réalisation de plans d'investissements à moyen - long terme**

Tous les acteurs en conviennent, l'état des infrastructures et des équipements nécessite des investissements de réhabilitation et de renouvellement particulièrement lourds. Les chiffres généralement évoqués sont de l'ordre de **300 milliards de francs cfa**, environ. Au terme des stipulations de la convention de concession, l'essentiel des investissements serait, semble-t-il, à la charge de l'Etat. Si l'on déduit des investissements effectivement réalisés par les repreneurs successifs, ceux qu'ils ont réalisés avec des fonds publics,

<sup>97</sup> Source : étude de la compétitivité de la voie sénégalaise de desserte du Mali. BCEOM – YT Ingénierie. 2002.

<sup>98</sup> Les investissements concernant d'autres projets ferroviaires, notamment l'acheminement de 15 millions de tonnes de minerai de fer des mines de fer de Kédougou (MIFERSO) à Dakar via le tronçon de la ligne Dakar-Tamba.



notamment avec les prêts consentis par les bailleurs à l'Etat qui les a ensuite rétrocédés, de même que ceux qui proviennent de l'activité normale de l'entreprise et qui sont récurrents, on peut légitimement s'interroger sur le rôle du concessionnaire et la consistance de son apport dans la gestion du réseau de chemin de fer.

En tout état de cause, la société Transrail a élaboré un plan de sauvetage qu'elle a transmis aux autorités compétentes. Ce plan comprend trois parties :

- un programme de réduction des charges d'exploitation et la réalisation d'un plan social ;
- un programme global d'investissement comprenant :
  - o un programme spécifique d'**extrême urgence** « Infrastructures » de 23 milliards de francs cfa qui vise à renforcer la sécurité des transports de personnes et de biens et à restaurer la vitesse commerciale. Il concerne les travaux d'infrastructures ci-après :
    - renouvellement de 46 km de voie ;
    - suppression de ralentissement sur 59 km de voie ;
    - reconstruction du pont de Bagouko (PK 796), emporté pendant l'hivernage 2001.
  - o un programme spécifique d'**urgence** « Infrastructures » de 38 milliards de francs cfa qui vise à améliorer vitesse commerciale tout en garantissant un niveau élevé de sécurité des transports de personnes et de biens. Ils concernent les travaux d'infrastructures ci-après :
    - suppression de renouvellement et mise à niveau de 25 kms de voie à armer en rail de 25 et 26 kg (les rails actuels sont conçus pour supporter 12 tonnes à l'essieu et non 17 tonnes, conformément aux standards en vigueur) ;
    - grosses réparations à effectuer entre Dakar et Thiès ;
    - renouvellement de 10 kms de voies entre Diamou et Mahina (PK 793 – PK 803) ;
    - consolidation de la voie sur le tronçon à hauts risques Diamou – Toukouto ;
    - réhabilitation du pont de Mahina.
  - o un programme d'**investissement décennal** (2009 – 2018) d'un montant de 174 milliards de francs cfa dont 120 milliards de francs cfa à la charge des Etats et 54 milliards de francs cfa à la charge du concessionnaire. Ce programme concerne :
    - des travaux de renouvellement, de confortement et de grosses réparations de 684 kms de voie (53% du linéaire) ;
    - des opérations de renouvellement et de remise à niveau des matériels roulants, à traction ou remorqués.

#### ➤ **La redynamisation du transport des voyageurs**

La question doit être posée Le coût du transport par voie ferrée, est d'un point de vue théorique, moins coûteux, plus rapide, plus sécurisant pour les voyageurs. Rapporté au nombre de passagers transportés sur le nombre de km parcourus, le train consomme moins de combustible que l'automobile et pollue beaucoup moins. C'est un outil de développement, par le désenclavement qu'il permet des régions qu'il traverse, les débouchés qu'il offre aux productions régionales et par les facilités d'approvisionnement en intrant qu'il offre.

C'est également un élément structurant essentiel pour l'aménagement du territoire. La plupart des grandes nations développées ont mis en place un système de transport au sein duquel le chemin de fer occupe une place centrale qu'il partage avec la route. C'est le cas pour toutes les grandes démocraties européennes, la Russie, les Etats-Unis, la Chine, l'Inde, le Brésil ou la Japon.

Aussi, l'appréciation de l'utilité d'une ligne de chemin de fer ne peut pas être fondé exclusivement sur l'évaluation de sa rentabilité financière et comptable mais, plus globalement sur sa capacité à générer des activités et des emplois, à structurer le territoire, à améliorer la mobilité, à réduire la pollution, à épargner des vies humaines et à rapprocher les producteurs des marchés.

Quant au financement d'un éventuel déficit des lignes intérieures de voyageurs, il n'est pas acquis, compte tenu des perspectives d'investissements et de développement de certaines des régions concernées, celle de Saint-Louis, notamment, que celui – ci soit avéré. En outre, la mise en place d'un mécanisme de péréquation entre lignes nationales et lignes internationales pourrait permettre d'apporter des éléments de solution, si besoin.



Au demeurant, un **déficit d'exploitation maîtrisé et raisonnable** est parfois beaucoup plus efficient, en terme économique et social, et sur le long terme, qu'un **excédent strictement commercial**.

Pour l'ensemble des raisons sus – évoquées, il est proposé à la plate forme de recommander que la réouverture des lignes Dakar – Saint Louis et Dakar – Kaolack fasse l'objet d'un réexamen particulièrement attentif.

Quant à la question de l'ouverture d'une ligne Dakar – Ziguinchor, elle est beaucoup plus délicate. En effet, outre son coût élevé, elle supporte difficilement la comparaison, y compris en termes économique ou social, avec la mise en place d'un pont enjambant le fleuve et traversant la Gambie.

Enfin, pour compléter le maillage du territoire, il n'est pas déraisonnable d'envisager, à plus long terme la réalisation de nouvelles voies. Dans ce cadre, il est proposé à la plate – forme de recommander la programmation d'études pour :

- la mise en place éventuelle des liaisons ferroviaires Tambacounda - Matam et Koudéhounou – Tambacounda ;
- l'extension du réseau du train de banlieue à l'intérieur de Dakar pour renforcer la desserte de Dakar en moyen de transport de masse (tramway ou métro à ciel ouvert).

#### ➤ **La réorganisation du cadre institutionnel**

La nécessité de revoir le cadre institutionnel de gestion du secteur s'impose. En effet, la répartition des rôles et des fonctions entre les différentes structures intervenantes paraît peu opérationnelle et devrait être revue pour en améliorer l'efficacité ;

#### ➤ **La revue de la concession**

La nécessité de revoir les termes de la convention de concession pour une meilleure prise en compte de certains points qui posent ou qui pourrait à terme poser quelques difficultés. Au rang de ces points, figurent, notamment :

- l'inventaire du domaine concédé ;
- les mesures de restauration environnementale ;
- le processus d'approbation des plans de gestion de l'environnement et de sécurité du concessionnaire ;
- les conditions générales de transport, dont celles concernant plus spécifiquement le transport de voyageurs ;
- l'harmonisation des politiques salariales mises en place par les autorités étatiques des deux Etats ;
- la mise en place d'un outil bi - national et transversal de suivi et d'évaluation des performances et de la compétitivité du rail ;
- la mise en place d'un cadre réglementaire garantissant une libre concurrence entre modes de transport et corridors ;
- la mise en place d'une politique de promotion rail – route et rail – fleuve ;
- etc. ;

Cette revue nécessite au préalable une clarification de la vision qu'à l'Etat, du développement du chemin de fer et de la place qu'il entend lui faire jouer dans le système national de transport. Cette clarification suppose une participation active de toutes les parties – prenantes aux réflexions à mener.

#### ➤ **La redéfinition d'un plan global d'investissement et sa réalisation**

Il est, à ce titre, recommandé :

- de réaliser, sans délai, le programme d'extrême urgence, le coût des travaux incombant à l'Etat du Sénégal se chiffrant à environ 12 milliards de francs cfa ;
- de réaliser les autres programmes d'investissement proposés (investissements d'urgence et investissements décennaux) pour pérenniser l'activité ferroviaire et la développer de manière durable.







## 2.3. LE TRANSPORT FLUVIO – MARITIME

### 2.3.1. Position du problème

Avec l'abandon, de fait, des Conférences maritimes, et la très forte concentration observée dans le secteur maritime international, la question de la mise en place d'armements nationaux, voire communautaires ne paraît plus être d'actualité. Certes, il y a eu dans le passé des tentatives de mettre en place des armements nationaux – SITRAM et SIVOMAR en Côte d'Ivoire, COSENAM au Sénégal – mais, faute d'avoir mutualisé leurs efforts et en raison, sans doute, d'un manque d'expérience et d'une gestion parfois insuffisamment rigoureuse, ces différentes compagnies n'ont pu prospérer.

Aujourd'hui le contexte est encore moins favorable qu'il ne l'était naguère. Après un mouvement sans précédent de concentration, un oligopole s'est formé avec 3 ou 4 grandes multinationales et il n'y a plus guère de place, en l'état actuel, pour de petites compagnies.

De même, la question de la création d'entreprises maritimes de cabotage, nonobstant l'intérêt incontestable qu'un tel projet pourrait présenter pour le développement du commerce sous – régional et régional, ne paraît pas encore suffisamment mûre pour justifier d'un traitement prioritaire. Des tentatives de création de compagnie de cabotage ont eu lieu par le passé, dont, en particulier, celle, en 2005, d'une compagnie maritime à capitaux africains, ECOMARINE. Inaugurée en grandes pompes, elle est depuis, devenue particulièrement discrète et nous disposons de très peu d'éléments pour apprécier l'évolution de ses activités.

D'autres projets également ont été évoqués en la matière, ces dernières années, en particulier la mise en place d'une liaison de cabotage Dakar – Tanger, au sujet de laquelle la réalisation d'une étude de faisabilité aurait été envisagée.

Pour toutes ces raisons, le présent chapitre portera uniquement sur les aspects qui présentent un intérêt économique et social immédiat avéré et qui revêtent aujourd'hui, un caractère prioritaire. En général, l'on s'accorde pour estimer que ces aspects concernent essentiellement les activités du port de Dakar et de deux ou trois ports secondaires, le cabotage intérieur et la navigation fluviale.

### 2.3.2. Les activités portuaires

#### 2.3.2.1. Le Port Autonome de Dakar (PAD)

##### 2.3.2.1.1. Description générale

Le secteur des transports maritimes est libéralisé depuis 1995 et toute compagnie maritime hors conférence peut librement desservir le Sénégal. Le Port Autonome de Dakar (PAD) est l'entité publique qui a autorité sur les infrastructures et gère les activités portuaires du principal port du pays. Toutes les opérations de remorquage, de manutention, de consignation ou de transit, sont du ressort des entreprises privées. La régulation sectorielle est assurée par le Ministère en charge du transport maritime.

Le Pad représente, à lui seul, **95%** des importations et des exportations du pays, avec un volume de fret estimé à **7,2 millions de tonnes** et près de **149.000 conteneurs** en 1999. Sa localisation sur les grandes routes maritimes, les facilités d'accès aux infrastructures et le tirant d'eau élevé du port ont permis de le classer parmi les plus importants du continent. Seul le port d'Abidjan le dépasse en volume en nombre de conteneurs traités (respectivement **15,5 millions de tonnes** et **486.000 TC** en 1999).

Le Pad a pour principal atout, une position géographique qui lui confère une grande sécurité nautique et exige peu d'entretien. Cette position et sa proximité avec les côtes européennes et américaines, lui offre un avantage compétitif certain sur les autres ports de la sous – région et fait de lui le lieu de transit « naturel » du trafic international malien.

Son principal handicap, toutefois, est d'être immergé dans le tissu urbain ce qui explique son fonctionnement et les conditions de son accès terrestre. Cette immersion pose également un problème d'espace peu aisé à résoudre.

Le Pad est géré, depuis 1987, par une société nationale, la SONAPAD, dont le capital, initialement de 5 milliards de francs cfa, a été porté à 20 milliards de francs cfa, en 2008, par incorporation de réserves.

Le secteur privé est directement associé à la gestion du fait de sa participation au Conseil d'administration<sup>99</sup> dont il occupe sept (7) des treize (13) sièges. Il l'est également par de Cap – Dakar, association professionnelle qu'il a créé et qui regroupe tous les acteurs privés ou para publics portuaires. Cap – Dakar, tient des réunions et séances de travail régulières avec le Pad pour le règlement des difficultés qui entravent le bon fonctionnement du Port et pour la recherche et la mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce et, plus généralement, d'amélioration des performances portuaires.

<sup>99</sup> Sont membres du conseil d'administration de la SONAPAD, notamment, le COSEC, la CCIAD, le SATS, le SEMPOS, les EMASE, le GAIPES.



Le Pad exerce, en particulier, les responsabilités suivantes :

- tarification des activités du port,
- fourniture des pilotes et affectation des positions aux navires,
- assistance à la navigation : marquage des chenaux, bouées, etc....., sous l'autorité de la Marine nationale,
- gestion, renouvellement et maintenance des installations portuaires, de la sécurité des opérations, sécurité sur les terminaux, et contrôle et gestion du déchargement ; le Pad entretient une force de police maritime placée sous le contrôle de la capitainerie du port.

Le Pad est également responsable de l'accostage à Dakar des services de ferry desservant la Casamance. Il supervise également les activités des dockers mais n'en assume pas la responsabilité. Le secteur ayant en effet été entièrement libéralisé, les activités des dockers sont le fait d'opérateurs privés sous licence. Les principales lignes maritimes qui desservent Dakar utilisent des compagnies de dockers et de manutention qui leur sont exclusives.

### 2.3.2.1.2. Les infrastructures et équipements portuaires

Ancienne rade militaire, devenue par la suite port de commerce, le Pad offre un vaste plan de 177 ha d'une profondeur comprise entre 8,5 et 11 mètres<sup>100</sup>.

Le Pad dispose d'infrastructures terrestres réparties en deux zones distinctes :

- la zone nord : composée de 4 môles<sup>101</sup>, les môles IV, V, VI, et VII, et comprenant le terminal à conteneurs (TAC) et le wharf pétrolier, la profondeur de ses eaux est comprise entre 9 et 12 mètres. Ses installations sont dédiées aux marchandises diverses et au vrac solide ou liquide. Elle dispose de 23 postes à quai, avec 75,8 ha de terre – plein dont 14 ha pour le TAC portés à 20 ha depuis 2008. Elle comporte également 24 277 m<sup>2</sup> de surfaces couvertes ;
- la zone sud : composée de 3 môles, les môles I, II et III, et comprenant 3 postes Ro - Ro, la profondeur de ses eaux varie de 8,5 à 10 mètres. Elle est dédiée aux marchandises diverses, à une partie du trafic conteneurisé, au transit malien et au trafic passager. Elle dispose d'une superficie couverte de 29 360 m<sup>2</sup> dont 7 672 m<sup>2</sup> hors douane, de 14 032 m<sup>2</sup> de terre – plein attenant, de 38 600 m<sup>2</sup> de terre – plein banalisé et de 30 600 m<sup>2</sup> de terre - plein conteneurisé.

### 2.3.2.1.3. Les services portuaires

Depuis 2000, un certain nombre de services ont été soit améliorés, soit nouvellement mis en place. Certains d'entre eux, contribuent à renforcer significativement la position concurrentielle du Pad, vis – à – vis des autres ports de la sous région.

#### a) *Feux continus*

Depuis 2008, l'offre de services continus (24h/24h) qui existait déjà pour les services de manutention, d'avitaillement, de transit, etc., a été étendue aux services de dédouanement. Il est donc, au moins théoriquement, désormais possible de sortir un conteneur du port 24 heures sur 24.

#### b) *Libéralisation du service de transport des marchandises*

Jusqu'en 2008, le transport de conteneurs, du port au lieu de dépôtage, était effectué exclusivement par les sociétés de transport appartenant aux armateurs. Ce monopole de fait, difficilement justifiable au regard de la pratique internationale, a été fort justement supprimé en 2009, par un **arrêté interministériel n° 6365 MEF/MC du 10 juin 2009**, portant ouverture du transport pour la livraison des conteneurs à partir des terminaux portuaires. Sa mise en œuvre est prévue début 2010, une fois réalisées les mesures additionnelles nécessaires pour garantir le maintien du niveau de qualité des prestations et en particulier, la mise en place d'une procédure d'agrément et de mise à niveau des entreprises de transport.

#### c) *Pilotage et remorquage*

Pour assurer l'entrée et la sortie du port, le pilotage est assuré par une flottille de 5 pilotières disposant de 8 postes d'amarrages et commandés par 12 pilotes, tous capitaines au long cours.

<sup>100</sup> 90 ha sont dragués à plus de 10 mètres de profondeur.

<sup>101</sup> Selon le Larousse, se sont des jetées construites à l'entrée d'un port et faisant office de brise – lames.



Quant au remorquage, il est facultatif, contrairement à la pratique dans certains des autres ports ouest – africains. Il est assuré par une société privée qui possède 5 remorqueurs équipés d'un dispositif de lutte contre l'incendie et la pollution.

d) *Réparation navale*

Avec l'entreprise Dakarnave, le Pad dispose de l'un des plus grands chantiers navals d'Afrique de l'ouest. Ce chantier possède des équipements modernes qui lui permettent d'assurer des opérations de réparation et de carénage, dans des conditions que les utilisateurs jugent plutôt satisfaisantes. Ces équipements comprennent, notamment :

- un élévateur à bateau de 1200 tonnes,
- une cale sèche de 195 mètres de long et de 27 mètres de large,
- un bassin de radoub de 130 mètres de long et 38 mètres de large,
- 2 grues flottantes de 60 et 120 tonnes,
- un dock flottant pouvant lever des navires allant jusqu'à 60 000 tonnes, de bord en bord.

e) *Balisage*

Le service hydrographique du Pad est conforme aux normes internationales et permet de faciliter l'approche des eaux territoriales et du port, de manière satisfaisante. En 2004, les services de balisage ont été renforcés et améliorés par la pose de bouées et de feux supplémentaires.

f) *Services de sécurité*

Les installations et le fonctionnement du Pad ont été mis en conformité avec les dispositions du Code ISPS<sup>102</sup> entré en vigueur en juillet 2004, de même qu'avec les directives de la Convention SOLAS.

#### 2.3.2.1.4. Les performances du Pad

a) *Chargements/Déchargements*

Comme l'indique le tableau ci-dessous, le trafic est en hausse constante depuis 1994, année de la dévaluation du franc cfa. De **5 019 000 tonnes** en 1994, il est passé à **8 042 000 tonnes** en 2005, soit une hausse de 60,3% en dix (10) ans.

La croissance du trafic est tirée par les débarquements (les importations) qui représentent, à peu près, les deux tiers du trafic. Entre 1994 et 2005, les débarquements ont crûs de **108%**, passant de **3 087 000 tonnes** en 1994, à **6 423 000 tonnes** en 2005.

Les embarquements, en revanche, se sont très largement effrités, passant de **2 264 000 tonnes** en 1994, à **1 619 000 tonnes** en 2005.

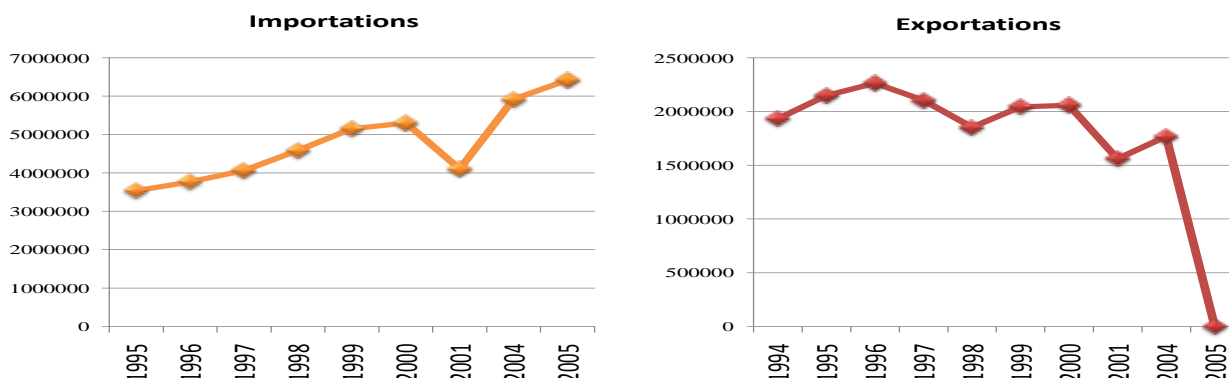
La faiblesse des embarquements constitue une contrainte forte pour le développement des activités portuaires. Trop concentrés sur quelques produits vieillissants et depuis quelques années, en crise (produits minéraliers, produits halieutiques), les embarquements ont des difficultés à se hisser à un niveau équivalent à ceux des ports d'Afrique de l'ouest concurrents, notamment le port d'Abidjan.

Or, il s'avère que dans la stratégie d'implantation de leurs principaux établissements et de leurs investissements, le facteur « embarquement » est capital, pour les armateurs. Rentabiliser l'investissement de manière optimale suppose, en effet, que l'on soit en mesure de charger le navire tant à l'arrivée qu'au départ.

<sup>102</sup> International Ship and Port facility Security code



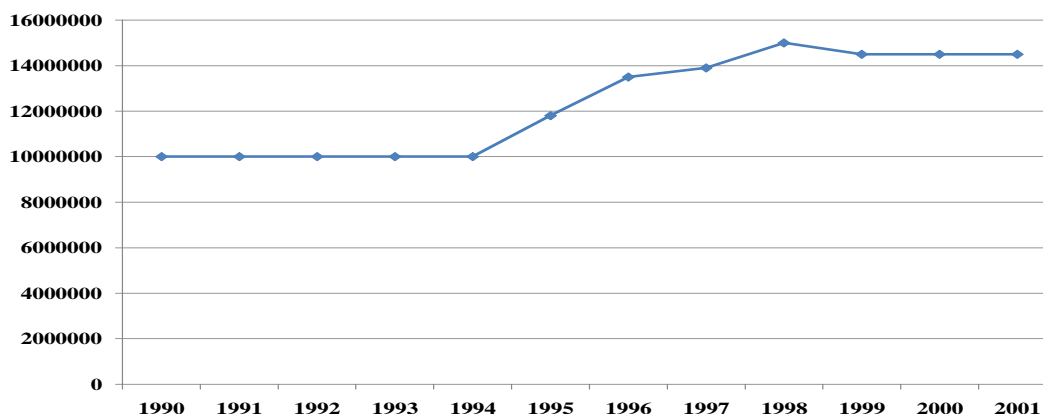
**Graphique 2: évolution du trafic international du Pad, de 1994 à 2005**



Source : Auteur

La comparaison de l'évolution du trafic du Pad avec les performances réalisées par le Port Autonome d'Abidjan (Paa), principal port de la sous – région, donne la mesure des efforts restant à fournir par le Pad pour jouer, comme il le souhaite, le premier rôle en Afrique de l'Ouest.

**Graphique 3: évolution du trafic du Paa, de 1990 à 2001**



Source : données retraitées par l'auteur

Les performances du PAA s'expliquent essentiellement par ses fortes capacités d'exportation. Si, à l'instar du PAD, elles représentent environ le tiers du trafic, leur volume est d'un tout autre ordre et se chiffrent à environ, 5 millions de tonnes par an. Or, comme le confirmait déjà le Gouvernement en 1999, « le principal handicap dont souffre Dakar provient d'un trafic relativement faible comparé au port d'Abidjan, particulièrement à l'exportation, ce qui se traduit par des coûts unitaires plus élevés et la gestion onéreuse d'un parc de conteneurs vides<sup>103</sup>.

**Avec la montée en puissance ininterrompue de l'économie ghanéenne, depuis 10 ans, on observe un déplacement des lignes. A l'axe Dakar - Abidjan se substitue progressivement un nouvel axe : l'axe Abidjan – Lagos avec Accra pour épice. Ce changement de configuration économique, à l'échelle de la région Afrique de l'Ouest, appelle des ajustements dans les stratégies de développement et de positionnement des autres pays membres de la CEDEAO afin, notamment, d'éviter un décrochage et un enclavement plus important.**

<sup>103</sup> Rapport sur le volet fluvio – maritime. Séminaire de lancement du PST2. Direction de la Marine Marchande. 14 juillet 1999.



Dans ce cadre, il nous semble que le prolongement de l'axe Lagos – Abidjan jusqu'à Dakar, par le renforcement de l'axe Abidjan – Dakar, devient capital et implique qu'à la stratégie actuelle de concurrence tout azimut, parfaitement stérile en raison de la complémentarité des intérêts, devra, en conséquence, se substituer une stratégie de collaboration renforcée et de recherche de synergies. Seule une épine dorsale forte et solide, allant de Lagos à Dakar et incluant la Guinée, peut permettre un développement économique durable de toute la sous – région et la constitution d'un véritable espace de prospérité, de liberté et de stabilité.

A ce changement de configuration, économique régional, se superpose une mutation progressive des flux commerciaux et, conséquemment, des routes maritimes. Avec le développement croissant des échanges sud – sud et en particulier des échanges entre l'Afrique et l'Asie, l'atlantique nord est progressivement par l'Atlantique sud et l'océan pacifique comme principale route maritime pour le commerce entre le continent africain et le reste du monde. Dans un tel contexte, la proximité des côtes européennes et nord américaines pourrait perdre de son attrait et poser a question du positionnement du Pad, à l'horizon 2015 – 2020.

#### b) *Conteneurisation*

La conteneurisation est également en hausse régulière. Elle est passée de **306 222** conteneurs en 2004, à **309 404** conteneurs en 2005.

Le nombre de boîtes vides embarqué est important (102 833 en 2004 et 110 333 en 2005) et génère des surcoûts unitaires qui affectent la compétitivité du PAD.

#### c) *Escales et Chiffre d'affaire*

En hausse de 2002 à 2004, il s'est affaibli en 2005. Le nombre d'escales est en effet passé de **2360** en 2002 à **2488** en 2003 puis à **2833** avant de retomber à **2411** en 2005. Cet indicateur devra être observé avec une attention toute particulière les prochaines années. Il pourrait être, en effet, un indicateur clé dans la détermination des tendances à moyen – long terme de l'évolution des activités du Pad et de son futur positionnement. **Il sera également intéressant de voir quel sera l'impact sur les activités portuaires, de l'entrée sur le port de DPW, intermédiaire de commerce et gestionnaire d'infrastructures portuaires, en lieu et place du Groupe SVD, armateur d'envergure internationale.**

Quant au chiffre d'affaire du Pad, nonobstant la baisse du nombre d'escales survenue en 2005, sa progression est resté constante entre 2000 et 2005. De **12 milliards de francs cfa** en 2000, il est passé à **18 milliards de francs cfa** en 2004 puis à **20 milliards de francs cfa** en 2005, soit une augmentation de plus de 65% en 5 ans.

### 2.3.2.1.5. Les réformes et les projets

Depuis la fin des années 80, dans le cadre de la réforme globale du secteur des transports, l'Etat a démarré un processus de refonte de son système de transport maritime qui s'est accélérée à partir de 2000. Les principales étapes et les résultats les plus significatifs de ce processus de réforme sont les suivants :

- en 1987, la loi n° 87-28 du 28 octobre 1987 met fin à la gestion du Port en régie et créé une société nationale, la SONAPAD, dotée de l'autonomie financière et de gestion ;
- en 1994, l'Etat libéralise entièrement le secteur des transports maritimes et met fin aux effets de la convention de la CNUCED sur les Conférences maritimes. Il supprime également le monopole d'embauche de la main d'œuvre portuaire, jusque – là détenu par un seul bureau d'embauche ;
- de 1994 à 1998, dans le cadre de l'exécution du Past 1, l'Etat procède à d'importants travaux de réhabilitation des infrastructures du Pad. Dans ce cadre, il privatise également la Société Industrielle de Réparation Navale, la SIRN, et créé Dakarnave ;
- en 1997, dans le cadre de la préparation du PST II, l'Etat adopte un plan d'investissement pour la période 1997 - 2002, d'un montant de 64 milliards de francs cfa. L'objectif de ce plan d'investissement est de hisser le Pad au niveau des standards internationaux, tant en matière d'infrastructures qu'en équipements, afin d'améliorer les rendements horaires de la manutention, de réduire les coûts de passage portuaire et de disposer d'un réseau efficace de pré et post acheminement. Trente (30) mesures sont identifiées à cet effet, dont les principales sont les suivantes :
  - o l'aménagement de la zone nord,
  - o l'extension du terminal à conteneur (TAC),



- le regroupement des phosphates,
- la réhabilitation du wharf pétrolier,
- la réalisation des études techniques préalables nécessaires à la réhabilitation du Tac, au regroupement des phosphates et à l'acquisition de portiques,
- le renouvellement d'une partie du matériel naval,
- la modernisation de la gestion du Pad par l'informatisation de son administration, avec un accent particulier sur le suivi des fichiers « gens de mer » et « navigation » et la mise en place d'un fichier « navire »,
- la refonte de la législation navale et l'adoption d'un nouveau Code de la marine marchande,
- un appui au Pad pour la préparation des contrats de Construction – Exploitation – Transfert de propriété, relatifs au financement de l'extension du terminal à conteneurs, de la réalisation d'une plate – forme de distribution et de celle d'un terminal céréalier,
- l'actualisation des études pour la construction d'un port minéralier à Bargny.

C'est à partir de 2003, toutefois, que le rythme des réformes s'est accéléré avec, notamment, l'adoption d'un plan de développement stratégique.

#### Encadré 6

##### PAD : vision stratégique 2010

**Vision** : faire du port de Dakar, la plate forme logistique de référence en Afrique.

**Objectif à court terme** : une organisation cohérente et efficiente, apte à conduire les changements visés, créer une équipe qualifiée, motivée, soudée autour de ce concept.

**Objectif à moyen terme** : réaliser les grands projets de développement fondamentaux de cette stratégie de positionnement du port dans la sous région.

**Objectif à long terme** : mettre en place des jalons significatifs, base de réalisation du port du futur (nouveau schéma directeur – infrastructures zone nord – restructuration zone sud)

##### 5 Axes qui sont autant de grandes fonctions du port

**Axe 1** : Infrastructures et équipements portuaires

**Axe 2** : Prestations de services

**Axe 3** : Finances

**Axe 4** : contrôle interne et système de pilotage

**Axe 5** : support, moyens humains et logistiques

##### 25 actions phares et complémentaires

**A11** : veiller à maintenir les infrastructures et les équipements dans un bon état de fonctionnement et en conformité avec les besoins de l'exploitation portuaire.

**A12** : mettre en œuvre une politique de maintenance axée sur la prévention et les interventions rapides.

**A13** : renforcer la sécurité de la navigation en assurant une disponibilité permanente des ouvrages de signalisation en mer, dans les estuaires et les embouchures.

**A14** : réaliser les grands projets déjà identifiés et s'inscrire, dès à présent, dans la perspective du nouveau schéma directeur horizon 2020.

**A21** : garantir l'efficacité, la qualité et la sécurité des opérations relatives aux navires (commerce, pêche, transbordeurs de passagers) et de la marchandise.

**A22** : assurer une veille permanente sur la continuité du service portuaire.

**A23** : promouvoir l'image de marque du port en mettant en place une véritable stratégie de communication interne et externe et mettre en œuvre un plan marketing ciblé et adapté à chaque catégorie de clients.

**A24** : mettre en œuvre un système d'écoute organisée, une démarche de proximité auprès des clients potentiels, en vue de maîtriser toutes informations relatives à l'environnement portuaire et d'apporter des réponses appropriées à leurs besoins.

**A25** : développer une politique de partenariat dynamique avec les usagers du port et assurer la promotion des grands projets.

**A26** : s'orienter vers la certification des prestations clés.

**A31** : veiller au respect de la bonne tenue des principes fondamentaux de l'entreprise (équilibre financier et solvabilité).

**A32** : assurer une gestion optimale des ressources financières du port.

**A33** : veiller à la sécurité des produits et des avoirs financiers et à la production, à bonne date, de l'information financière pertinente et fidèle.

**A34** : garantir la mise à disposition, en temps réel, de la situation financière et le respect des exigences contractuelles et réglementaires.



- A41** : assurer un suivi régulier de l'exécution des plans d'action afin de fournir à la Direction générale des tableaux de bord pratiques, aidant à la prise de décision.
- A42** : favoriser la maîtrise de l'ensemble des procédures administratives, financières et opérationnelles du port.
- A43** : mettre en place un véritable système d'analyse et de production d'un tableau de bord (système d'aide à la prise de décision, comptabilité analytique et budgétaire).
- A51** : veiller à l'amélioration de l'environnement et des conditions de travail à tous les niveaux.
- A52** : mettre en place un système de motivation et d'évaluation du personnel.
- A53** : garantir la disponibilité des systèmes informatiques et œuvrer à la mise en place efficiente de l'informatique communautaire.
- A54** : élargir le champ d'automatisation par la couverture complète des domaines de gestion, notamment en matière de prestation de services.
- A55** : maintenir les immeubles et l'ensemble des moyens logistiques en bon état de fonctionnement.
- A56** : sécuriser l'ensemble du patrimoine du port et le rendre disponible à son utilisation ;
- A57** : mettre en œuvre des mesures préventives permettant de minimiser les risques à tous les niveaux de l'entreprise.

Parmi les principaux projets portuaires réalisés depuis lors, il convient de citer :

- l'adoption d'un nouveau Code de la marine marchande en 2004 et son décret d'application en 2004 ;
- le renforcement des capacités de la Direction de la Marine Marchande et l'amélioration de l'Administration du secteur par, notamment :
  - o la mise à niveau du fichier d'immatriculation des gens de mer,
  - o la mise en place de procédures et de moyens permettant de produire en temps réel les relevés de navigation et les titres professionnels,
  - o l'actualisation de la situation des gens de mer ;
- l'amélioration de la qualité des services portuaires par la certification ISO 9000, version 2000, en 2006, des services de pilotage des navires à l'entrée et à la sortie, faisant de Dakar le deuxième port certifié ISO après Durban, en Afrique du Sud. Cette certification est également envisagée pour la gestion du terre – plein banalisé, la Capitainerie et toutes les procédures d'exploitation ;
- la mise en place, dans le cadre du processus de mise en conformité de la sécurité aux directives du code ISP, de plusieurs dispositifs, notamment :
  - o un système photographique en circuit fermé,
  - o un système de gestion de la circulation maritime (SGCM),
  - o un système d'identification automatique (SIA),
  - o un système d'appel sélectif (SAS)

Tous ces systèmes ont été placés dans un dispositif centralisé d'aide à la navigation, de la vigie portuaire, grâce au système AIS (Automatically Identification of Ships) ;

- la réalisation des études de conception puis le lancement de la procédure de sélection pour l'acquisition de matériels navals qui n'a pas abouti du fait de l'étroitesse du budget initialement prévu par l'Agence française de Développement<sup>104</sup>. Ces matériels concernaient notamment :
  - o une barge de 500 m<sup>3</sup> pour la fourniture d'eau aux navires,
  - o une vedette rapide pour les missions hydrographiques,
  - o un ponton pour l'embarquement et le débarquement de colis lourds,
- la réalisation de la voie de contournement de la zone nord et le réaménagement du carrefour de Bel – Air. Financées par l'Agence française de Développement à hauteur de 2,9 milliards de francs cfa et inaugurées par le Président de la République, le 28 juillet 2006, ces deux réalisations ont permis d'améliorer notablement l'accès au port et la circulation dans la zone ;

<sup>104</sup> En définitive, le Pad, après plusieurs appels d'offre infructueux, a décidé de renoncer au financement de l'Afd et de financer ces acquisitions sur ses fonds propres.



- la réalisation d'une plate forme de distribution. D'un coût de 10 milliards de francs cfa et construit par les entreprises FOUGEROLLES pour la voirie et les réseaux divers et CDE pour les bâtiments et hangars, la plate forme de distribution est quasi achevée. Couvrant une superficie de 20 ha, celle-ci comprend 8 hangars dont 3 de 8500 m<sup>2</sup>, 1 de 5500 m<sup>2</sup> et 4 2500 m<sup>2</sup>. et apporte au PAD une superficie additionnelle de stockage couvert de 39 000 m<sup>2</sup>.

Située en zone nord, la plate forme constitue un pôle d'entreposage conforme aux normes internationales. Elle comprend également un parking de 3 ha pour les gros porteurs et un parking d'un ha pour les camionnettes.

Un centre d'accueil faisant office d'hôtel, un atelier pour la réparation des matériels roulants, un bâtiment administratif pour les transitaires et les douaniers, des locaux pour les sapeurs pompiers, de même qu'un terre – plein pour la réparation des conteneurs sont également prévus ;

- la réhabilitation du Môle 2. Construites de 1904 à 1910, les infrastructures de ce môle ont été réhabilitées par l'entreprise Somagec – Maroc pour un coût de 9 milliards de francs cfa, sur financement conjoint de la Boad (6,2 milliards de francs cfa) et du Pad (2,8 milliards de francs cfa). Parmi les réalisations de l'entreprise, on peut noter la construction, à cinq mètres de l'ancien quai, d'un nouveau quai et l'adjonction de 70 mètres supplémentaires au quai ouest. Globalement, ces aménagements apportent 2,25 ha supplémentaires de terre – plein au Pad ;
- l'extension du Tac. L'objectif global de ce projet était de développer le trafic de cabotage et de transit et de transformer le Pad en un centre régional d'éclatement et de transbordement. Plus spécifiquement, il visait simplement à faire face à la croissance attendue du trafic et à réduire:
  - o l'encombrement de l'ancien quai du Tac : seuls deux porte – conteneurs pouvaient y accoster simultanément ce qui rallongeait les temps d'attente et renchérisait les coûts,
  - o la saturation des terres – pleins dues à la croissance du trafic, notamment du trafic conteneurisé,

D'un montant global de 16 milliards de francs cfa, financé par un emprunt obligataire<sup>105</sup>, cette extension a été également réalisée par l'entreprise Soagec – Maroc. Elle a consisté à combler la darse, entre le Tac et le môle 8 et à y construire un troisième poste à quai dans le prolongement des postes 62 et 63. L'opération a permis de faire passer la longueur du linéaire, de 424,28 mètres à 716,87 mètres et d'accroître la superficie des terres – pleins de 75 000 m<sup>2</sup>.

Cette extension permet désormais l'accueil simultané de trois navires et réduit les temps de chargement/déchargement des navires, grâce, notamment, au portique installé en 2008, par le nouveau gestionnaire du PAD, DPW. Elle permet également d'accueillir des navires de troisième génération, d'un tirant d'eau de plus de 13 mètres.

Il convient de relever, comme l'indiquent les autorités portuaires elles – mêmes, que si la croissance des activités portuaires se maintient, ces nouvelles infrastructures seront saturées à partir de 2010 – 2011 et la question de la prise de nouvelles mesures complémentaires (délocalisation d'une partie des installations, notamment), se posera.

### 2.3.2.2. Les ports secondaires

#### 2.3.2.2.1. Présentation générale

On compte six (6) ports secondaires :

- Saint – Louis,
- Kaolack,
- Lyndiane,
- Salin,
- Djifer,
- Ziguinchor.

#### 2.3.2.2.2. Le trafic

##### a) *Le fret*

De tous ces ports, seuls ceux de Kaolack et de Ziguinchor enregistrent un trafic de fret significatif. Le port de Kaolack connaît une activité qui décline progressivement. Le trafic qui s'y effectue est surtout le fait de ses annexes, Lyndiane qui a réalisé 43,3% du

<sup>105</sup> La Banque mondiale avait proposé un Boot accepté par l'Etat et inscrit dans le PST2. Après analyse, le PAD a estimé qu'un emprunt obligataire sur le marché financier de l'UEMOA était techniquement et financièrement plus intéressant.



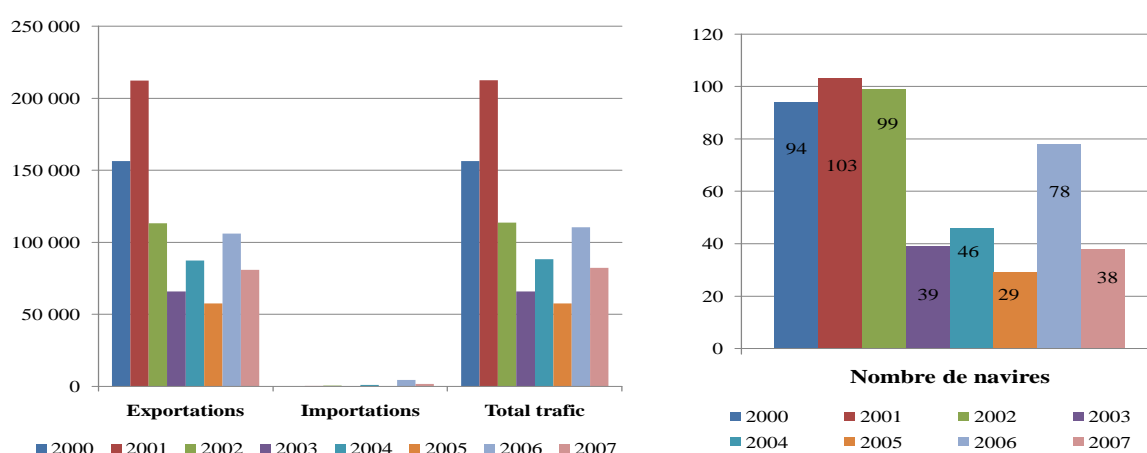


trafic de Kaolack en 2007 et surtout Dorkiane, spécialisé dans l'exploitation du sel, qui a réalisé, en 2007, 53,3% du trafic. De fait, le trafic directement imputable au port de Kaolack représente, en réalité, 3,4% du trafic inscrit à son actif.

De 1998 à 2007, le trafic de Kaolack a connu une évolution erratique. Après les bonnes performances réalisées en 2001 (**212 467 tonnes** transportées), il a connu trois années de chute ininterrompue, en 2002, 2003 et 2005, puis ses résultats se sont redressés en 2006 avant de rechuter à nouveau en 2007, comme l'indique le tableau ci-après.

Le trafic est essentiellement tiré par les exportations (arachide et sel, essentiellement), les importations étant quasi nulles.

**Graphique 4: Trafic du port de Kaolack, de 2000 à 2007.**



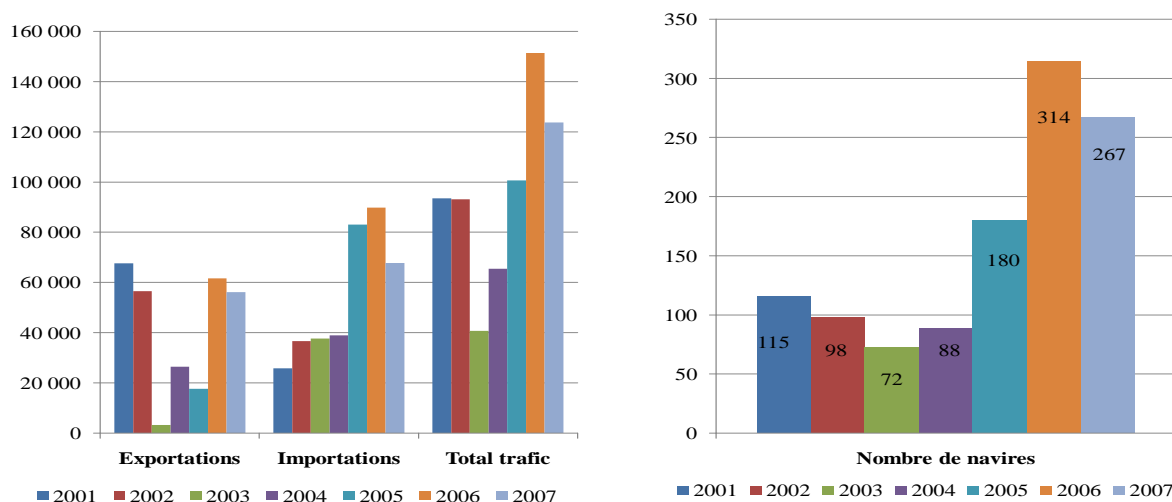
Source : ANSD. SES 2007. octobre 2008.

Deuxième port secondaire, en termes de volume de trafic, le port de Ziguinchor a enregistré des flux moyens annuels d'environ **100 000 tonnes**. Après une chute des exportations en 2003, le trafic a repris de la vigueur et connaît une hausse continue depuis 2004. En 2007, le volume de trafic s'est établi à 123 715 tonnes. A la différence notable du port de Kaolack, le port de Ziguinchor présente une structure de trafic équilibrée, le volume débarqué étant sensiblement équivalent au volume embarqué.

S'agissant du nombre de navires traités à Ziguinchor, il est supérieur à celui enregistré à Kaolack et s'explique par l'existence d'un trafic voyageur particulièrement actif. Hors rotations des ferries de transport de voyageurs, le nombre moyen de navires traités est d'environ 80 par an. Avec les rotations hebdomadaires des ferries, ce nombre passe à 162, contre 66, à Kaolack.



**Graphique 5: Trafic du port de Ziguinchor, de 2001 à 2007.**



Source : ANSD. SES 2007. Octobre 2008.

Quant au port de Saint Louis, il a quasiment cessé toute activité réellement significative depuis 1965. Une étude en vue de sa reconstruction aurait été faite par le COSEC et le dossier aurait été transmis à l'OMVS.

L'exploitation du port de Saint Louis est relativement complexe en raison de l'existence d'une barre qui en rend l'accès difficile pour les navires d'un tonnage élevé et de l'embourbement du plan d'eau du fait de l'ouverture de la passe. Pourtant, du fait de son emplacement géographique, ce port est un débouché naturel pour l'embarquement des productions agricoles de la vallée et du Sud de la Mauritanie.

Sa désaffectation, couplée à la fermeture de la ligne de chemin de fer Dakar – Saint Louis, a considérablement renforcé l'enclavement de la région et constitue un frein à son essor.

#### b) *Le transport de voyageurs*

A la différence des autres ports secondaires, Ziguinchor enregistre un trafic de voyageurs significatif. En 2007, l'unique ferry qui dessert la ligne Dakar – Ziguinchor a transporté 51 710 passagers, contre 54 130 passagers en 2006.

#### 2.3.2.2.3. Les contraintes

A l'exception de celui de Ziguinchor, aucun port secondaire ne joue son rôle de structuration et de développement économique, en raison de la persistance de contraintes diverses et relativement nombreuses. En 1989, déjà, le Plan National d'Aménagement du Territoire (PNAT)<sup>106</sup> identifiait un certain nombre de contraintes fortes, dont, notamment :

- la faiblesse de l'armement national,
- la concurrence des autres ports de la sous région et de celui de Dakar,
- le coût élevé des prestations maritimes,
- le faible niveau de qualité des infrastructures portuaires,
- le défaut d'entretien et l'ensablement,
- la faiblesse de la productivité de la main d'œuvre portuaire,

<sup>106</sup> PNAT. Ministère de l'Economie et des Finances. Edition 1999.



- l'insuffisance de l'offre de fret,
- la non implication des collectivités locales dans la promotion et la gestion des ports secondaires,
- la faible implication du secteur privé local dans la gestion des ports, l'exploitation des services portuaires et la modernisation des infrastructures. En effet, selon une étude réalisée en 2004 sur la modernisation des ports secondaires, si l'Etat a délégué la gestion de ces ports aux chambres de commerce, l'opération n'a pas permis de générer davantage de recettes, ni pour l'Etat ni pour les chambres, nonobstant le fait que celles – ci perçoivent les droits de port. C'est du reste la raison pour laquelle l'intervention financière du Cosec a été appelée par l'Etat en complément des fonds apportés par l'Afd, pour la reconstruction du port de Ziguinchor,
- la non association, jusqu'en 2004, des collectivités locales à la gestion des ports secondaires,
- le déséquilibre dans la prise en charge de la problématique du transport maritime, la quasi-totalité des actions entreprises par l'Etat en la matière se faisant au profit du PAD et, conséquemment au détriment des ports secondaires. Depuis les indépendances, aucune politique de développement des ports secondaires et de promotion de l'inter - modalité régionale n'a été prise. Le PNAT, lui-même, ne consacre que très peu de développements à la question des ports secondaires.

#### 2.3.2.2.4. Les réformes

En 1997, toutefois, le Gouvernement a inscrit sept (7) actions en faveur du développement des ports secondaires, dans le plan d'action annexé à sa lettre de politique sectorielle. Ces actions sont les suivantes :

- promouvoir l'implication du secteur privé dans la gestion des ports secondaires, l'exploitation des services portuaires et le financement des infrastructures,
- définir une stratégie en vue de promouvoir un développement durable de la desserte Dakar - Ziguinchor,
- améliorer le balisage diurne pour faciliter l'accès au port de Ziguinchor, en appui à la desserte,
- moderniser la gare maritime de Dakar, en appui à la desserte,
- aménager une gare maritime à Ziguinchor,
- améliorer l'accès au port de Kaolack,
- étudier les modalités d'un transfert de la gestion du port de Kaolack au secteur privé.

Par la suite, il a fait réaliser une étude sur la modernisation des ports secondaires qui lui a permis d'enrichir son plan d'action.

Dans le cadre de ce plan d'action, un certain nombre de réformes sont intervenues à partir de 2000, qui ont permis de lever certaines des contraintes identifiées. Ainsi :

- concernant Ziguinchor, les contraintes ont été traitées par l'Etat dans le cadre plus global de la relance de la desserte maritime Dakar - Ziguinchor. Suite aux recommandations d'une étude financée par l'Afd sur la modernisation des ports secondaires, les travaux de réhabilitation ont été remplacés par des travaux de reconstruction, en particulier en ce qui concerne les quais. Ces travaux, d'un coût global de 4 milliards de francs cfa, ont été entièrement réalisés, notamment :
  - o la reconstruction du quai,
  - o l'éclairage, l'alimentation en eau et l'assainissement,
  - o l'aménagement des postes d'entrée et de sortie,
  - o la réhabilitation des bâtiments et de la capitainerie,
  - o le balisage lumineux du chenal,
  - o etc.

La gestion du port a, par ailleurs, été confiée à la CCIAD de Ziguinchor et un comité de suivi, présidée par le Conseil régional, a été installé.



Enfin, pour la desserte Dakar - Ziguinchor, l'Etat a fait réaliser une étude, sur financement de la KFW afin de déterminer les modalités de mise en concession de la ligne. Il a par la suite lancé un appel d'offre qui n'a pas eu de résultat. Aussi, il a été décidé de signer un contrat de partenariat avec la Compagnie Maritime de Navigation, en abrégé COMANAV, seule entreprise à avoir manifesté un intérêt pour la concession. Une co-entreprise a été par la suite créée entre la Compagnie Maritime de Navigation, en abrégé, la COMANAV, et la Société maritime de l'Atlantique (SOMAT), dans laquelle l'Etat détenait une participation minoritaire. En 2005, l'Etat a signé une convention d'exploitation de la ligne, pour une durée de 25 ans, aux termes de laquelle la co-entreprise a assuré la liaison maritime Dakar – Ziguinchor avec un ferry de location, le « **Willis** », de novembre 2005 à 2008. Le coût de la location du navire était d'environ 72 millions de francs cfa par mois et de fait, l'Etat subventionnait la ligne à hauteur d'environ 1, 2 milliards de francs cfa par an.

Parallèlement, le 13 décembre 2007, est créée une nouvelle compagnie maritime, le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes, en abrégé **COSAMA**, Avec un capital de 500 millions de francs cfa réparti comme suit<sup>107</sup> :

- SOTRAM (Groupe BM) : 37,5%,
- MARITALIA : 27,5%,
- COSEC : 20,0%,
- PAD : 15,0%

Entreprise composée de professionnels sénégalais et ayant pour objectif de participer activement à l'intégration économique sous-régionale, elle s'est vue confier par l'Etat, la mission de service public de transport de passagers sur la ligne Dakar – Ziguinchor dans le cadre de 2 conventions signées le 2 janvier 2008 :

- une convention de concession des droits de gestion et d'exploitation de la ligne,
- un contrat d'exploitation du navire **Aline Siteo DIATTA** (ASD).

Aux termes des stipulations de ces conventions, l'Etat s'est engagé à maintenir la subvention de la ligne, qui serait structurellement déficitaire, et à verser au concessionnaire, à ce titre, une compensation financière calculée sur la base de :

- des tarifs de transport fixés par l'Etat,
- du taux moyen de places offertes,
- du nombre minimum de rotations,
- des recettes générées par l'exploitation.

Financée par la BEI et la KFW et ayant nécessité la mobilisation d'une contre - partie financière publique d'environ 3 milliards de francs cfa, un nouveau navire, le **Aline Site DIATTA**, a été acquis par l'Etat<sup>108</sup> en 2007, pour remplacer le **Willis**. Mis en service en mars 2008 par le concessionnaire, il lui a permis d'après les chiffres rendus publics<sup>109</sup>, de réaliser les résultats ci-après, pour l'exercice 2008 :

- nombre de voyages effectués : **159**,
- nombre de passagers transportés : **56 503 passagers**, soit environ **255 passagers par voyage**,
- fret transporté : **7 165 tonnes**, soit environ **45 tonnes par voyage**,
- chiffre d'affaire hors subvention : **1 159 165 453 francs cfa**,
- subvention : **1 780 611 516 francs cfa**, soit environ 31 513 francs cfa par passagers transporté,
- Taux de remplissage : **87%**.

<sup>107</sup> Cf. Plaquette de présentation du COSAMA. Septembre 2009.

<sup>108</sup> L'acquisition du ferry a été particulièrement laborieuse au regard des conditions préalables à remplir par l'Etat, notamment :

- la construction par le port autonome de Dakar d'une gare maritime voyageurs (1 milliard de FCFA), cette opération comprenant le déguerpissement des activités commerciales informelles qui occupent la gare maritime actuelle ;
- l'exploitation rationnelle du nouveau navire, voire de 2 navires si la SOMAT conserve le « Willis », impliquant que la navigation de nuit soit possible sur la Casamance grâce à un projet de balisage lumineux de l'estuaire. Le financement de ce projet est acquis auprès de la KFW (coopération allemande).

<sup>109</sup> Cf. plaquette de présentation du COSAMA. Octobre 2009.



L'importance de la subvention – **elle est supérieure au revenu de l'exploitation commerciale de la ligne** - pose la question de la viabilité à long terme du schéma retenu. Les bases du montage du projet devront probablement être revues et améliorées si l'objectif recherché est de mettre en place un service public de transport accessible et durable. Compte - tenu, en effet, du montant de la subvention par passager – 31 513 francs cfa – la question de la soutenabilité, à plus moins long terme, d'un tel effort par les finances publiques pourrait se poser.

En tout état de cause, un comité de suivi de la concession a été mis en place par arrêté n° 4552 du 26 mai 2008 du Ministre en charge des transports maritimes, avec pour mission d'assurer la supervision de la concession et, le cas échéant, de rechercher les solutions les mieux adaptées pour permettre d'en améliorer les conditions d'exécution ;

- s'agissant de Kaolack, aucune action d'envergure n'a encore été réalisée. Comme susdit, la réhabilitation du port arachidier de Kaolack pour en faire un grand port, demeure la priorité. Cela nécessite une remise à niveau tant des infrastructures du port que de celles de l'embouchure (dragage, terminaux, infrastructures de pêche) ;
- s'agissant de Saint Louis, une société de gestion du port, la SONASE, a été créée. La mise à niveau du port de Saint Louis est également une priorité de développement. Il deviendrait un débouché pour les phosphates du Nord-Est et le minerai de fer de l'Est. De plus, cette mise à niveau transformerait le port de Saint-Louis en un port fluvio - maritime et le fleuve Sénégal serait navigable jusqu'à Ambidéli, à 50 km de Kayes, ce qui serait fondamental pour le développement et le désenclavement de l'arrière-pays. Comme susdit, également, une étude d'accessibilité est en cours, sous la supervision de l'OMVS.

### 2.3.3. Le transport fluvial : considérations générales

On compte 13 escales fluviales :

- les dix (10) escales jalonnant le fleuve Sénégal,
- l'escale de Foundiougne,
- les escales fluviales de la Casamance.

Quoi que leur trafic ne soit pas estimé, elles jouent, probablement, un rôle non négligeable dans le système de déplacement des populations rurales. L'évaluation de leur rôle et de leur impact socio – économique devrait être effectuée.

### 2.3.4. Les recommandations

Il est proposé de :

- poursuivre le désenclavement de la Casamance et répondre à la demande croissante de transport et de sécurité avec la mise en service d'un second ferry sur la ligne Ziguinchor – Dakar. Le règlement de la question du désenclavement de la Casamance passe, prioritairement, par le développement d'une offre de transport maritime adéquate. Or, depuis les indépendances, et de manière surprenante, il n'y a jamais eu plus d'un seul navire en service sur la ligne Dakar – Ziguinchor, nonobstant l'accroissement naturel de la demande. Cet état de fait, est en grande partie la cause de la surcharge du Dioula et de l'accident survenu.

Un nouveau bâtiment vient d'être acquis et mis en service. S'il reste, comme naguère, le seul navire en ligne, l'offre de transport demeurera fortement déficitaire et générera à nouveau des pressions des clients ne permettant pas d'exploiter la ligne dans les conditions requises de sécurité. Aussi, il est proposé de retenir comme proposition, l'inscription au BCI, à titre prioritaire, de l'acquisition d'un second navire ;

- accroître la capacité d'accueil du port de Ziguinchor ;
- redynamiser le transport fluvial par barges sur les fleuves Casamance et Sénégal ;
- monter un partenariat avec les industries locales (SENBUS, PDI, etc.) pour la construction de barges à des tarifs étudiés ;
- subventionner l'acquisition de ces barges pour créer les conditions de mise en place et de développement d'un véritable marché de la « petite » construction navale ;
- mieux intégrer dans les politiques publiques, le développement du transport fluvial. A cet égard, il pourrait être initié un véritable programme de développement intégré de la région du fleuve Sénégal en tenant compte des changements radicaux intervenus dans le contexte : retour à la croissance de l'économie mauritanienne, investissements massifs en voie de réalisation dans la vallée dans le cadre du MCA, développement en cours de l'offre d'exportation de produits horticoles



avec l'installation de GDS, probable disponibilité des navires que possède GDS, etc. Ce programme devrait être l'occasion de mettre en place un système multimodal mer –fleuve - terre (route et chemin de fer), afin d'optimiser le système de transport et de désenclaver de manière définitive, la région ;

- développer le cabotage fluvial sur :
  - o le fleuve Sénégal, en réhabilitant les escales fluviales suivantes :
    - Rosso – Richard Toll,
    - Dagana – Podor,
    - Matam – Bakel,
    - Gouraye (Ambidédi),
    - Boghé (Kaédi),
  - o le fleuve Saloum, en réhabilitant les escales fluviales suivantes :
    - Foundioune,
    - Djiffère,
  - o le fleuve Casamance, en réhabilitant l'escale fluviale de Sédhiou.



## 2.4. LE TRANSPORTS AERIEN

### 2.4.1. Description générale

Le Sénégal dispose de 14 aéroports ouverts à la circulation publique. Le plus important, l'aéroport international Léopold Sédar Senghor de Dakar, reçoit **96%** du trafic passagers et génère **98%** des recettes. Parmi les autres aéroports, quatre (4), Ziguinchor, Cap Skirring, Saint-Louis et Tambacounda, peuvent accueillir des vols internationaux.

En 2007, l'aéroport LSS a enregistré plus de 11 000 atterrissages, **702 253 arrivées** de passagers (contre 829 012 arrivées en 2006) et 822 860 départs de passagers (contre 726 813 départs en 2006). Quant à l'activité de fret, elle est passée de 22 041 tonnes en 2006, à 25 615 tonnes en 2007.

L'aéroport LSS s'étend sur une superficie de 800 ha, à l'extrémité ouest de la presqu'île du Cap – vert. Il comprend 17 000 m<sup>2</sup> de zones réglementées et publiques et divers services, infrastructures et équipements requis par la sécurité de la circulation aérienne internationale et certifiés comme telles par l'OACI.

L'aéroport dispose de 2 pistes principales d'envol :

- la piste 18/36 qui est la plus grande et qui sert pour la plupart des vols long courrier,
- la piste 03/21, qui sert principalement pour l'aviation générale (petits avions).

En principe, l'aéroport sera fermé d'ici 2012 et entièrement rasé pour être remplacé par un vaste complexe d'affaires, la « Cité des affaires ». Un nouvel aéroport en cours de construction le remplacera pour les vols internationaux. Situé à Diass, à 48 km au Nord de Dakar, il est bâti sur un site clôturé de 4 100 ha dont 2 500 ha intra muros et 1 600 ha, hors clôture. Il est notamment prévu d'y implanter deux (2) pistes de 4.000 m x 45 m, dimensionnées pour les gros porteurs existants et projetés. L'aéroport pourra traiter 80.000 mouvements d'avions par an, soit près de 8 fois la capacité effective actuelle de traitement.

### 2.4.2. Cadre institutionnel et réglementaire

#### 2.4.2.1. Au plan international

Le Sénégal a souscrit à plusieurs conventions internationales dans le domaine aérien, notamment la convention de Chicago, les directives de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), les Traités de Yaoundé, puis de Yamoussoukro. Cette dernière, qui supprime le monopole d'Air Afrique, vise à libéraliser le secteur avec la mise en place d'une politique de ciel ouvert (open sky).

Le secteur du transport aérien est caractérisé par une gestion de l'ensemble des infrastructures aéroportuaires par l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA). Le Sénégal est également membre de l'Asecna.

#### 2.4.2.2. Au plan interne

Depuis 2000, le cadre institutionnel a été profondément réformé et de nombreux acteurs ont vu le jour et participent à sa gestion. Parmi ces acteurs, l'on peut citer :

- le Ministère en charge des Transports aériens qui élabore les politiques et en assure le suivi et le contrôle ;
- l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal (ANACS) : créée par la loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002 et organisée par le décret n° 2003-384 du 28 octobre 2003, elle est chargée de la gestion, du contrôle et de la réglementation des activités de l'Aviation civile. L'ANACS comprend deux organes d'administration et de gestion, le Conseil de l'Aviation, qui est l'organe délibérant et la Direction générale. Elle dispose d'un budget autonome principalement alimenté par les revenus des redevances aéronautiques et de sécurité ;
- la Haute Autorité de l'Aéroport LSS (HAALSS) : créée par le décret n°2001-743 du 1<sup>er</sup> octobre 2000, elle est responsable de la sécurité sur les périmètres tant civils que militaires de l'aéroport LSS. Elle dispose d'un budget autonome, également alimenté par le revenu des redevances aéroportuaires ;
- l'Agence Nationale de la Météorologie : issue de la transformation de l'ancienne Direction de la Météorologie, l'agence a pour mission :



- de promouvoir et mettre en œuvre la politique que définit le gouvernement en matière de météorologie,
- de donner son avis sur es orientations stratégiques à adopter,

A côté des acteurs publics, on compte également des acteurs opérationnels parapublics ou entièrement privés dont la plupart sont de création récente. Parmi – ceux, il convient de citer :

- Air Sénégal International (ASI) : issue de la privatisation d'Air Sénégal, à l'issue d'un processus initié en 1999 par le signature d'un pacte d'actionnaire avec la RAM, ASI a été créée le 2 novembre 2000 avec pour principaux actionnaires la RAM (51% des actions) et l'Etat du Sénégal (49% des actions).

ASI a permis un spectaculaire redressement des performances du transport aérien international mais la survenue de difficultés croissantes entre actionnaires n'a pas rendu possible sa survie. ASI a été dissoute en 2008 et sa liquidation est en cours. Elle sera remplacée par une nouvelle compagnie, SENEGAL AIRLINES qui verra officiellement le jour en janvier 2010.

Selon les informations rendues publiques par la presse<sup>110</sup>, le capital initial de la nouvelle compagnie, d'un montant de 15 milliards de francs cfa a d'ores et déjà été entièrement souscrit et libéré. Il est détenu à 64% par des actionnaires privés nationaux, à 31% par des actionnaires publics (Etat, Aéroports du Sénégal, Caisse de dépôt et de consignation, Port Autonome de Dakar) et à 5% par le personnel. Il est prévu qu'à terme, le capital soit ouvert à l'actionnariat populaire à travers une offre publique d'achat d'actions.

- la Société de Manutention de Carburant d'Aviation de Dakar – Yoff (SMCADY) ;
- 4 sociétés d'assistance au sol :
  - Aviation Handling Services (AHS),
  - Sénégal Handling Services (SHS),
  - Air fret Sénégal (AFS), spécialisée dans l'assistance au sol des avions cargos,
  - Dakar – catering, spécialisée dans la restauration et la fourniture de provisions de bord.

### 2.4.3. Les réformes

Dans le cadre de la mise en œuvre du PAST 1 et surtout du PST 2, de nombreuses mesures visant à améliorer les performances du transport aérien ont été exécutées en vue, notamment :

- d'améliorer la sécurité des vols,
- de renforcer les capacités de traitement des trafics passager et fret,
- de rationaliser les opérations d'assistance au sol,

La décision de construire un nouvel aéroport et, surtout, de procéder à la fermeture de l'aéroport LSS, a rendu sans objet un certain nombre d'actions inscrites dans le PST 2. En revanche, celles qui ont conservé, malgré tout, leur pertinence, ont été quasi entièrement mises en œuvre. Parmi celles – ci, outre les réformes du cadre institutionnel examinées ci-dessus, il convient de citer :

- l'adoption d'une nouvelle réglementation des transports aériens avec l'adoption d'un nouveau code de l'aviation civile en 2002, d'un décret portant réglementation de la sécurité et de 11 arrêtés portant sur les licences des personnels, les organes de formation aéronautiques, l'immatriculation des aéronefs, la navigabilité, la certification des aéronefs, les opérations aérienne, le travail aérien, la certification des navigants ;
- la réfection des bâtiments administratifs et techniques,
- la modernisation des équipements, notamment de ceux relatifs à la sécurité.

Toutes ces réformes ont permis d'améliorer les capacités de traitement du trafic dans des conditions de sécurité suffisamment dont le niveau élevé a permis à l'aéroport d'obtenir sa classification en classe 1 de l'OACI. De même, s'il n'a pas encore obtenu d'être

<sup>110</sup> Le Soleil. Lundi 9 novembre 2009.





certifié en classe 1 par la Federal Aviation Administration (FAA) des Etats – Unis, l'aéroport LSS, du fait de ces réformes, a été autorisé à desservir directement 3 aéroports sur le territoire américain (New-York, Washington et Atlanta).

Les mesures non réalisées, parce que devenues sans objet, ont principalement concerné l'allongement des deux pistes d'envol.

#### **2.4.4. Les contraintes**

Si un certain nombre de contraintes seront levées avec la construction du nouvel aéroport de Diass, celles qui affectent le trafic intérieur et la desserte des régions demeurent d'actualité. Il n'est pas inutile de rappeler tant les unes que les autres. A ce titre, peuvent être citées :

- le caractère non satisfaisant de la situation du trafic intérieur, tant du point de vue de la couverture des besoins que des tarifs,
- la persistance de problèmes de sécurité dans et aux abords de l'aéroport LSS, et en particulier, la poursuite des constructions d'immeubles dans l'axe d'envol,
- le caractère limité des capacités d'offre de l'aéroport LSS
- le caractère toujours non opérationnel de la gare de fret de l'aéroport,
- le caractère inadapté des locaux mis à la disposition de certaines des compagnies aériennes dont le trafic est en hausse,
- l'exiguïté des sous – sols de l'aéroport,
- la vétusté des infrastructures et des équipements de certains des aéroports régionaux.

#### **2.4.5. Les recommandations**

- mener à son terme et dans les délais, le projet de construction du nouvel aéroport. Sa pertinence est hors de doute compte – tenu des prévisions d'évolution du trafic et des capacités de traitement objectivement limitées qu'offre l'aéroport LSS du fait, notamment, de son immersion dans le tissu urbain et de l'épuisement de sa réserve foncière en découlant.

En revanche, la question de l'opportunité de sa fermeture peut être discutée. En effet, la plupart des Etats qui ont construit de nouveaux aéroports n'ont pas pour autant systématiquement fermé les aéroports existants sauf lorsque certaines conditions objectives et dirimantes le rendaient nécessaire. A titre d'illustration, à Paris, l'ouverture d'Orly n'a pas entraîné la fermeture du Bourget tout comme la construction de Roissy n'a pas entraîné la désaffectation d'Orly. De fait, la capitale française dispose aujourd'hui de 3 réceptifs complémentaires qui lui permettent une régulation optimale de son trafic en lui offrant des solutions alternatives en cas de fermeture inopinée de l'un ou l'autre de ces aéroports.

C'était du reste la solution que préconisait, dès 1989, le PNAT qui prévoyait, outre la construction du nouvel aéroport de Diass, le maintien en service de l'aéroport LSS, en appui ;

- moderniser les aéroports secondaires régionaux pour une meilleure intégration des systèmes de transport régionaux ;
- reconstituer et promouvoir un pôle de services de maintenance avion au Sénégal.



## Encadré 7

### Le nouvel aéroport de Diass

Ce nouveau site sera installé à Diass, à 48 km au Nord de Dakar. Bâti sur un site clôturé de 2 500 ha plus 1 600 hors clôture, où il sera possible d'implanter 2 pistes de 4.000 m X 45 m, dimensionnées pour les gros porteurs existants et projetés. L'aéroport pourra traiter 80.000 mouvements d'avions par an.

1. Le coût total du projet, pour la première phase est estimé à 200 milliards de FCFA, sur financement de l'Etat (emprunt obligataire et/ou banques). Il comprend la construction d'une bretelle d'autoroute de 8 km pour rejoindre l'autoroute Dakar-Thiès.
2. L'exploitation du site sera confiée à un opérateur privé, via un contrat d'affermage. Aujourd'hui, le site est identifié et classé, la sécurisation juridique achevée, le mur de clôture est en construction, le paiement des impenses est en cours. Les études d'optimisation technique, économique et financière, et d'impact sur l'environnement ont été réalisées. Il en est de même des études d'amenée des réseaux (eau, électricité, télécoms).
3. Les besoins de la Gendarmerie et de l'Armée de l'Air ont été identifiés. Le démarrage des travaux est prévu pour fin 2006, avec une possibilité de mise en service en 2010. Une Banque d'affaires, la BMCE Capital, a été recrutée pour étudier une structuration du financement fondée sur une redevance de développement des infrastructures aéroportuaires.
4. Désireux de financer la création de ce nouvel aéroport hors de la presqu'île du Cap Vert, le gouvernement sénégalais a instauré effectivement une taxe aéroportuaire de 30 € sur chaque passager international et de 1€ sur les passagers nationaux au départ de Dakar, à compter du 1er avril 2005.
5. Sur la base du trafic prévu au départ de Dakar en 2006 (environ 700 000 passagers internationaux) la nouvelle taxe instaurée en avril 2006 et perçue par l'IATA, va générer des recettes de 14 milliards de FCFA (21 Millions €) en année pleine. Ces recettes sont placées sur un compte séquestre off-shore destiné à rembourser l'emprunt qui sera lancé pour le financement du nouvel aéroport.



## ANNEXE

### PLAN D'ACTION SYNTHETIQUE



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>Le classement des routes</b>					
<p>La réglementation relative au classement des routes date de 1974 et n'est pas adaptée au contexte actuel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la définition des classes de routes est imprécise et incomplète. Certains types de routes - autoroute à péage ou pistes de production, par exemple – ont des caractéristiques qui ne concordent pas avec ces définitions ;</li> <li>- les modifications de l'organisation administrative territoriale ne sont pas prises en compte ;</li> <li>- les règles déterminant les compétences de gestion du réseau non classé sont éparées et souvent implicites. Elles sont l'objet d'interprétation différentes, voire contradictoires ;</li> <li>- enfin, il existe aujourd'hui 2 réseaux classés : un réseau classé légal non opérationnel et un réseau classé de fait qui sert de base aux interventions de l'Etat.</li> </ul> <p>Cette situation pose des problèmes de compétence entre les acteurs et de détermination des responsabilités. Un projet de loi et de décret d'application réglant ces différentes questions a été élaboré.</p>	<p>Réformer la réglementation relative au classement des routes pour l'adapter au contexte actuel.</p>		Transmettre au SGG, pour circularisation, le projet de loi réformant la loi n° 7420 du 24 juin 1974, portant classement du réseau routier national et fixant le régime domanial de ce réseau.	Premier trimestre 2010	Ministère en charge des infrastructures.
			Transmettre au SGG, pour circularisation, le projet de décret réformant le décret n° 74-718 du 14 juillet 1974, relatif au classement du réseau routier national	Premier trimestre 2010	Ministère en charge des infrastructures.
			Initier la procédure d'examen et d'adoption du projet de loi par les assemblées parlementaires.	Premier trimestre 2010	Ministère en charge des infrastructures.
			Promulguer le projet de décret réformant la réglementation sur le classement des routes.	Premier trimestre 2010	Ministère en charge des infrastructures.



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>Les travaux de construction routière : la sélection des entreprises.</b>					
<p>Le niveau de qualité des travaux de construction routière n'est pas toujours satisfaisant en raison, notamment, de déficiences dans la sélection des entreprises de travaux.</p> <p>Ainsi, notamment, la réglementation relative à la qualification et à la classification des entreprises n'est pas adaptée au contexte actuel, marqué par des évolutions technologiques importantes et l'émergence de nouveaux métiers.</p> <p>De même, le fonctionnement de la Commission de qualification et de classification n'est pas satisfaisant</p> <p>Par ailleurs, si le nouveau Code des marchés publics promulgué en 2007 est considéré par les entreprises comme une réussite, certaines difficultés pratiques d'application sont progressivement apparues.</p> <p>Enfin, les PME estiment que leur accès à la commande publique reste encore à améliorer, les dispositions régissant les préférences qui leurs sont accordées étant difficilement applicables, qu'il s'agisse de celles résultant des articles 50 à 52 du Code des marchés publics ou de celles issue des articles 19 à 19 de la loi d'orientation n°. ° 2008-29 du 28 juillet 2008, relative à la promotion et au développement des Pme.</p>	<p>Améliorer le niveau de qualité des travaux de construction routière par un renforcement et une meilleure application des règles et procédures de sélection des entreprises de construction routière.</p>		Mener une étude d'évaluation des règles et procédures de qualification et de classification des entreprises.	Premier trimestre 2010	MEF ARMP Secteur privé
			Réformer le décret n° 83-866, relatif à la qualification et à la classification des entreprises, entrepreneurs et artisans du BTP.	Premier trimestre 2010	Ministère en charge de la Construction
			Réformer le décret n° 83-8880 du 17 août 1983, portant création d'une commission nationale de qualification et de classification des entreprises, entrepreneurs et artisans du BTP.	Premier trimestre 2010	Ministère en charge de la Construction
			Poursuivre les réformes visant à améliorer l'efficacité du système de passation des marchés.	Premier trimestre 2010	MEF ARMP Secteur privé
			Préserver l'accès des entreprises nationales et communautaires à la commande publique en excluant du champ des modifications envisagées, les dispositions de l'article 52 du Code des marchés publics.	Premier trimestre 2010	MEF ARMP Secteur privé
			Etendre le champ d'application de l'article 50 du Code des marchés publics à d'autres catégories de Pme que celles visées dans ce texte.	Premier trimestre 2010	MEF ARMP Secteur privé
			Rendre applicables les dispositions relatives aux préférences prévues par la loi d'orientation n° 2008-29 du 28 juillet 2008, relative à la promotion et au développement des Pme.	Premier trimestre 2010	Ministère en charge des PME Secteur privé
<b>Le financement de l'investissement</b>					
<p>Le financement des constructions routières reste problématique, leur coût étant trop élevé pour pouvoir être couvert par les seules ressources publiques de l'Etat ou des collectivités locales.</p>	<p>Assurer la couverture financière des investissements en infrastructures de transport par un recours accru aux modes alternatifs de financement existants.</p>		Promouvoir le recours aux marchés financiers interne et communautaire (UEMOA)	Action continue	MEF APIX
			Evaluer le dispositif juridique régissant les PPP et procéder aux réformes, le cas échéant, afin d'accroître significativement le nombre de projets routiers financés par ce moyen.	Premier semestre 2010	APIX CEPOD
			Finaliser l'étude en cours sur la mise en place d'un fonds d'investissement pour le financement des infrastructures.	Premier trimestre 2010	CPI



<b>LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)</b>					
<b>Diagnostic</b>	<b>Objectif général</b>	<b>Objectifs spécifiques</b>	<b>Mesures à prendre</b>	<b>Délais</b>	<b>Responsables</b>
<b>Le financement de l'entretien routier</b>					
<p>En dépit de l'affirmation du principe de la primauté de l'entretien en matière de gestion du patrimoine routier par le Gouvernement et des efforts significatifs réalisés en conséquence, l'entretien routier reste encore affecté par l'insuffisance des ressources qui lui sont allouées.</p> <p>Par ailleurs, l'utilisation des fonds alloués à l'entretien routier n'est pas suffisamment optimisée, l'absence de référentiel de prix et la faiblesse du contrôle technique des travaux générant des surcoûts significatifs.</p> <p>Enfin, les atteintes perpétrées par les concessionnaires de service public et par les usagers eux-mêmes, à la route ne permettent pas d'améliorer de manière sensible le niveau de service du réseau routier.</p>	Disposer d'un réseau routier d'un niveau de service conforme aux normes internationales.		<p>Accroître et rendre pérennes les ressources allouées au FERA afin de rendre possible sa transformation en un véritable fonds routier de 2<sup>ème</sup>, voire de 3<sup>ème</sup> génération.</p> <p>A cet égard, finaliser l'étude envisagée sur l'identification de sources de financement additionnels pour le FERA.</p>	Premier trimestre 2010	FERA
<b>L'optimisation des dépenses d'entretien routier : la mise en place de prix de référence</b>					
L'absence de série des prix ne permet pas de déterminer avec le niveau requis de précision, le coût des travaux de construction et le montant des marchés. Il s'ensuit une démultiplication des avenants et des contentieux et des retards dans l'exécution des travaux.	Optimiser les dépenses par une meilleure détermination des coûts de construction.		Finaliser l'étude sur la série des prix et procéder à la mise en œuvre de ses recommandations.	2010	Ministère chargé des infrastructures (DTP)
<b>L'optimisation des dépenses d'entretien routier : l'amélioration de la qualité des études, de la supervision et du contrôle technique des travaux routiers</b>					
Les insuffisances constatées dans la conception des ouvrages et le contrôle technique des travaux de construction affecte la qualité des ouvrages routiers et renchérit les coûts d'entretien.	Optimiser les dépenses d'entretien par l'élimination des surcoûts consécutifs aux faiblesses décelées dans la conception et le contrôle technique des travaux d'entretien.		<p>Dissocier les activités du CEREEQ et les répartir entre deux structures distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une structure qui resterait dans le giron de l'Etat et qui ferait office d'autorité de régulation du secteur (agrément des entreprises de contrôle technique, élaboration et validation de normes, etc.). Elle aurait également pour mission de promouvoir la recherche et l'utilisation des matériaux locaux ;</li> <li>- une structure à vocation commerciale dans laquelle l'Etat pourrait, s'il le souhaite, conserver des parts. Cette structure reprendrait les activités d'analyse des matériaux, d'étude et de contrôle technique et accéderait à la commande publique dans les conditions et sous les effets prévus par le Code des obligations de l'administration et le code des marchés publics, pour les entreprises privées.</li> </ul>	2010	Ministère chargé des Infrastructures



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>L'optimisation des dépenses d'entretien routier : l'amélioration de la qualité des études, de la supervision et du contrôle technique des travaux routiers (suite)</b>					
			Interdire le cumul des missions d'étude et de contrôle technique au profit d'une même entreprise, pour un même marché.	2010	Ministère chargé des Infrastructures Secteur privé
			Redéfinir les missions de contrôle routier pour tous les stades de la construction ou de l'entretien de l'ouvrage (conception – réalisation – réception) et en finaliser les modalités par voie réglementaire ou conventionnelle.	2010	Ministère chargé des Infrastructures Secteur privé
			Redéfinir les missions de supervision et en fixer les modalités par voie réglementaire ou conventionnelle.	2010	Ministère chargé des Infrastructures Secteur privé
			Mettre en place un système de management de la qualité pour l'ensemble des travaux routiers.	2010	FERA Secteur privé
			Généraliser l'utilisation de la méthode dite de « gestion par niveau de service » pour les travaux routiers.	2010	FERA Secteur privé
			Former une expertise suffisante pour couvrir les besoins actuels et futurs en matière d'étude, de supervision et de contrôle technique.	2010	FERA Secteur privé
<b>L'optimisation des dépenses d'entretien routier : la préservation du patrimoine routier par un contrôle effectif du respect de la réglementation de la charge à l'essieu</b>					
<b>Le non respect de la réglementation relative à la charge à l'essieu cause au patrimoine routier un préjudice évalué à plus de 30 milliards de francs cfa par an. Un tel surcoût, non justifié, n'est ni acceptable pour la collectivité ni supportable pour les finances publiques.</b>	Optimiser les dépenses d'entretien par l'élimination des surcoûts liés au non – respect de la réglementation de la charge à l'essieu.		Instituer un Comité ad hoc par arrêté primatorial ou par arrêté conjoint des Ministres en charge des Infrastructures et des Transports routiers, dont la mission sera de superviser et de coordonner l'ensemble des actions initiées dans le cadre de la mise en place d'un dispositif de contrôle de la charge à l'essieu. de la mise en place des mécanismes de contrôle de la charge à l'essieu. A cet égard, il aura notamment pour tâche de veiller à la mise en œuvre du contenu de la feuille de route mentionnée ci-dessous.	2010	Ministère chargé des infrastructures Ministère chargé du transport routier
			Instituer un cadre de concertation et de coordination entre tous les acteurs concernés (Etat, Transporteurs, PAD, CCIAD, Industriel et commerçants, forces de l'ordre, COSEC, consignataire, pétroliers, etc.), afin que l'ensemble des aspects nécessaires pour améliorer l'efficacité du contrôle soient pris en compte. Ces aspects concernent notamment, l'entretien des bascules et leur étalonnage régulier, une meilleure compréhension des enjeux et des effets bénéfiques à long terme sur l'activité des transporteurs, les aspects de bonne gouvernance du dispositif, etc.	2010	Ministère chargé des infrastructures Ministère chargé du transport routier PAD CCIAD Secteur privé Société civile



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>L'optimisation des dépenses d'entretien routier : la préservation du patrimoine routier par un contrôle effectif du respect de la réglementation de la charge à l'essieu (suite)</b>					
			<p>Mettre en œuvre la feuille de route adoptée par les Ministres en charge du transport, des Etats membres de l'UEMOA, à Ouagadougou, le 23 avril 2009. Cette feuille de route, qui a été complétée par les travaux du Groupe de travail n°III du Conseil Présidentiel pour l'Investissement, prévoit, notamment, la mise en œuvre des actions ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. vulgarisation du contenu du Règlement n° 14/2005/CM/UEMOA, sensibilisation et formation des acteurs évoluant dans le secteur des transports. Compte-tenu, en effet, des impacts financiers et économiques à court terme d'une diminution des charges à l'essieu, l'adhésion de tous les acteurs est nécessaire. Il est donc important d'informer largement le public sur le fait que ceux qui dépassent les limites de la charge autorisée doivent être taxables sur le dommage additionnel qu'ils imposent aux infrastructures routières et à la communauté.</li> <li>b. équipement des plateformes, établissements d'entreposage et de stockage, établissements industriels ou miniers émettant un trafic routier annuel de marchandises par véhicules lourd de plus de 200 000 tonnes ;</li> <li>c. vérification et contrôle des gabarits et poids des véhicules au moment de la réception technique et au cours des visites techniques périodiques des véhicules ;</li> <li>d. démarrage des opérations de contrôle du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) au niveau des Ports maritimes ;</li> <li>e. démarrage des opérations de contrôle du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) au niveau des établissements et plateformes générant un trafic de marchandises d'au moins 200 000 tonnes par an ;</li> <li>f. renforcement du dispositif opérationnel de contrôle. Par la mise en place ou la remise en état de ponts bascule : <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur les grands axes : RN1 (Diamniadio), P101 (route de Keur Massar), RN2 (nord de Thiès), RN3 (est de Thiès)</li> </ul> </li> </ul>	2010	Ministère chargé des infrastructures Ministère chargé du transport routier PAD CCIAD Secteur privé Société civile





## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>L'optimisation des dépenses d'entretien routier : la préservation du patrimoine routier par un contrôle effectif du respect de la réglementation de la charge à l'essieu (suite)</b>					
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- aux frontières, dans le cadre du programme en partie financé par l'UEMOA,</li> <li>- sur certains autres axes qui connaissent un trafic également significatif : la N3 entre Mbacke et Touba (région de Diourbel), et la N4 entre Ziguinchor et Bignona (région de Ziguinchor),</li> <li>g. réalisation d'une étude sur la mise en concession du dispositif de contrôle de la charge à l'essieu et mise en place de la concession ;</li> <li>h. mise en place d'un ensemble de sanctions, notamment des pénalités, alignées sur le montant évalué des dommages ;</li> <li>i. élaboration et adoption de procédures de contrôle simples et fluides : en l'état, ni les agents de contrôle ni les usagers ne sont en mesure de bien comprendre la différence entre le PTAC et la charge à l'essieu et, partant, le caractère justifié des sanctions qui pourraient lui être appliquées.</li> <li>j. démarrage du contrôle de la charge à l'essieu sur les axes routiers.</li> <li>k. mise en œuvre des mesures d'accompagnement : désignation du point focal – pays, pour le suivi de la feuille de route, réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter - Etats, mise en place du dispositif de renouvellement du parc et de professionnalisation du secteur (défiscalisation, facilitation de l'accès au crédit, création de fonds de développement du secteur), information et formation des acteurs (transporteurs, chargeurs, chauffeurs, syndicats, administrations), suppression du tour de rôle et mise en place d'un contact direct chargeur - transporteur, développement de l'inter – modalité rail – route.</li> </ul>		



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>L'optimisation des dépenses d'entretien routier : la préservation du patrimoine routier par l'amélioration de la réglementation des poses et déposes de conduites diverses dans l'emprise des routes</b>					
<p>Les poses et déposes de conduite diverses sous la couche de roulement des routes, communément appelées « coupures de route » sont, en règle générale, opérées à la demande des concessionnaires des services publics de production et/ou de distribution d'eau, de télécommunication, d'assainissement, voire, d'énergie électrique, pour réaliser des travaux sur leurs réseaux souterrains, conformément aux dispositions de l'arrêté n° 9644 MTPUT du 27 août 1974, tel que modifié par l'arrêté n° 14236 MTPUT du 17 décembre 1974, qui les y autorise.</p> <p>A l'examen, il s'avère que ces ouvertures et ces tranchées, sont, dans la plupart des cas, exécutées et comblées de manière non - conformes aux règles de l'art<sup>111</sup>, déformant le revêtement de la route et facilitant les infiltrations d'eau de pluie, avec, à terme, une dégradation accélérée et quasi irréversible de la route.</p> <p>Le coût de ces dommages n'a pas semble t'il fait l'objet d'évaluation. Toutefois, son importance paraît hors de doute, si l'on en juge par la vitesse de dégradation des tronçons concernés et la multiplication des travaux de reprises, de remblai ou de réhabilitation qui sont successivement opérés pour un même tronçon.</p> <p>Or, il s'avère que l'arrêté susmentionné du 27 août 1974, ne permet pas une juste et complète indemnisation de ces dommages.</p> <p>Par ailleurs, il n'est pas rare que ces tranchées et ouvertures non - conformes soient opérées dans les mois qui suivent la construction de certaines routes révélant une quasi absence de concertation préalable entre les maître d'ouvrage délégués des travaux routiers et les concessionnaires de services publics. De tels faits, difficilement admissibles en raison de leur coût pour la collectivité, ne sont pas pris en compte par l'arrêté susmentionné du 27 août 1974.</p>	<p>Optimiser les dépenses d'entretien par l'élimination des surcoûts liés au non - respect de la réglementation de la charge à l'essieu.</p>	<p>Edicter une réglementation des poses et déposes de conduites diverses dans l'emprise des routes qui soit moderne et conforme aux pratiques internationalement reconnues, afin de mettre un terme aux dégâts causés par les coupures inappropriées des routes.</p>	<p>Transmettre au SGG, pour circularisation, le projet de décret abrogeant les arrêtés n° 9644 MTPUT du 27 août 1974 et n° 14236 MTPUT du 17 décembre 1974 et mettant aux normes internationalement convenues la réglementation relative aux poses et déposes de conduites diverses dans l'emprise des routes.</p> <p>Veiller à ce que les principes qui correspondent aux standards internationaux en la matière, soient effectivement pris en compte dans ledit projet, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mise en place obligatoire de gaines d'attente pour les réseaux d'utilité publiques au cours des travaux de construction ou de réhabilitation d'une route ou d'un tronçon de route ;</li> <li>- obligation pour les maîtres d'ouvrages délégués d'informer tous les concessionnaires de services publics des projets de construction ou de la réhabilitation d'une route deux (2) mois, au moins avant le démarrage effectif des travaux ;</li> <li>- interdiction formelle, sauf extrême urgence (fuite, rupture des conduites, cassures, etc.), de pratiquer des ouvertures ou des tranchées dans l'emprise des routes dans les années qui suivent immédiatement leur construction ou leur réhabilitation ;</li> <li>- obligation de faire usage de la technique du fonçage mécanique horizontal, en conformité avec les règles de l'art, lorsque des ouvertures ou des tranchées s'avèrent nécessaires ;</li> <li>- réalisation des travaux d'ouverture par et sous l'entière responsabilité des maîtres d'ouvrage délégués ;</li> <li>- prise en charge intégrale, par les concessionnaires, des charges afférentes aux travaux d'ouverture.</li> </ul>	Action immédiate	Ministère chargé des infrastructures

<sup>111</sup> Les tranchées sont ouvertes avec des matériels inadéquats (pics, masses, etc.), comblées – souvent avec retard – avec des matériaux dont la composition et la structure diffère des matériaux de base de la route et les terres et des gravats excédentaires sont laissés à même la chaussée durant des mois.



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La mobilité urbaine</b>					
<b>Le cadre institutionnel</b>					
		Améliorer la mobilité urbaine dans les régions de Dakar, Thiès et Kaolack, afin de permettre aux activités économiques de s'y développer et aux citoyens de pouvoir disposer d'un cadre de vie plus épanouissant.	Opérer une refonte complète du statut du CPCR et du CCRD et, à ce titre, abroger les arrêtés en vigueur et promulguer un décret de réorganisation de ces deux structures.  A défaut, créer une Direction des Transports urbains au sein du Ministère en charge des Transports à laquelle pourrait être rattaché le CPCR et son organe technique, le CCCRD.	2010	Ministère chargé des transports routiers CETUD
			Mener une réflexion pour examiner la faisabilité, à plus ou moins long terme, d'une absorption pure et simple du CCCRD par le CETUD et, si nécessaire, de l'extension des compétences de ce dernier afin de rationaliser le dispositif de circulation routière et d'en améliorer l'efficacité.	2010	Ministère chargé des transports routiers CETUD
<b>L'élaboration des politiques, programmes et projets relatifs à la mobilité urbaine</b>					
			Refonder entièrement le processus de mise en place des politiques, des normes et des programmes en matière de gestion du système de mobilité et le faire reposer sur une participation beaucoup plus forte des usagers dans le cadre d'institutions et de mécanismes de concertation formels à mettre en place.	2010	Ministère chargé des transports routiers CETUD Secteur privé Société civile
			Promouvoir l'inter - disciplinarité dans les réflexions et la gestion du système de mobilité urbaine en associant plus largement aux techniciens routiers, des économistes, des urbanistes mais aussi et surtout des sociologues, des ethnologues, des psychologues ou encore des spécialistes de la communication.	2010	
<b>La réglementation</b>					
			Réaliser une revue complète de la législation et de la réglementation existante concernant la circulation routière, afin de déterminer, de manière précise, les champs d'application des différents intervenants dans la mobilité urbaine.	2010	Ministère chargé des transports routiers CETUD
			Modifier l'article 11 de la loi n° 96-09 du 22 mars 1996, fixant l'organisation administrative et financière de la commune d'arrondissement et ses rapports avec la ville. En effet, cet article qui dispose que « <i>Le maire de la commune d'arrondissement dispose des mêmes attributions que celles qui sont reconnues aux maires mais, exclusivement, dans les limites de la commune d'arrondissement</i> ». En effet, l'interprétation de cet article est à l'origine de beaucoup de confusion dans les relations entre la ville et la commune d'arrondissement.	2010	Ministère en charge des collectivités locales



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La mobilité urbaine (suite)</b>					
<b>Le stationnement</b>					
			Déterminer des règles précises d'attribution de places de stationnement réservées.	2010	Ministère en charge des collectivités locales Ville de Dakar Commune d'arrondissement du Plateau
			Confier à une structure unique, éventuellement le Cetud, la charge de délivrer les autorisations payantes de stationnement, avec une clé de répartition des recettes au profit de la Ville de Dakar, de la commune du Plateau et de la structure de gestion. Cette mesure implique la signature de contrats de délégations des actuels délégants, ville de Dakar et commune du Plateau, au profit de la structure délégataire, en charge de la gestion du stationnement et, probablement, une modification de la législation et de la réglementation en vigueur.	2010	Ministère chargé des transports routiers CETUD
			Limiter la durée des dépotages effectués sur la voie publique.	2010	Ministère chargé des transports maritimes PAD CAP DAKAR Secteur privé
			Déterminer les procédures de délivrance et d'utilisation de l'espace réservé à la circulation pour une réglementation contrôlée de cet espace.	2010	Ministère en charge des collectivités locales Ville de Dakar Commune d'arrondissement du Plateau CCCRD CETUD
			Déterminer le périmètre à stationnement rotatif et le mettre en œuvre.	2010	Ministère en charge des collectivités locales Ville de Dakar Commune d'arrondissement du Plateau
			Déterminer le périmètre de stationnement de longue durée et le mettre en œuvre.	2010	Ministère en charge des collectivités locales Ville de Dakar Commune d'arrondissement du Plateau CCCRD CETUD



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La mobilité urbaine (suite)</b>					
			Préparer les dispositions réglementaires de recrutement des agents de surveillance dans le périmètre de stationnement de longue durée.	2010	Ministère en charge des collectivités locales, Ville de Dakar, Commune d'arrondissement du Plateau CCCRD, CETUD
			Définir les règles d'attribution de linéaires aux structures préalablement identifiées.	2010	Ministère en charge des collectivités locales, Ville de Dakar, Commune d'arrondissement du Plateau CCCRD, CETUD
			Etablir une situation administrative des stationnements dans la Commune du Plateau et faire l'état du linéaire utilisé, respectivement, par la Commune et l'entreprise privée Sages.	2010	Ministère en charge des collectivités locales, Ville de Dakar, Commune d'arrondissement du Plateau CCCRD, CETUD
			Etablir un état des autorisations de stationnement régulières et irrégulières.	2010	Ministère en charge des collectivités locales, Ville de Dakar, Commune d'arrondissement du Plateau CCCRD, CETUD
			Définir des règles et des procédures d'attribution et d'utilisation des espaces réservés.	2010	Ministère en charge des collectivités locales, Ville de Dakar, Commune d'arrondissement du Plateau CCCRD, CETUD
			Faire le point des espaces réservés pour certaines structures (cliniques, ambassades, parkings particuliers, etc.).	2010	Ministère en charge des collectivités locales, Ville de Dakar, Commune d'arrondissement du Plateau CCCRD, CETUD
			Traiter de manière effective la problématique des parkings souterrains.	2010	Ministère en charge de la Construction Ministère en charge de l'Urbanisme



<b>LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)</b>					
<b>Diagnostic</b>	<b>Objectif général</b>	<b>Objectifs spécifiques</b>	<b>Mesures à prendre</b>	<b>Délais</b>	<b>Responsables</b>
<b>La mobilité urbaine (suite)</b>					
<b>Le mobilier urbain</b>					
			Prendre un texte identifiant précisément les structures compétentes pour assurer l'entretien du mobilier urbain et définissant précisément leurs responsabilités.	2010	Ministère chargé des infrastructures CETUD AATR
			Prendre en compte les dépenses d'entretien du mobilier urbain dans le budget alloué à l'entretien routier.	2010	Ministère chargé des infrastructures CETUD AATR FERA
			Procéder à la remise en état, du système de feux de signalisation en privilégiant l'acquisition et l'installation de feux munis d'un mécanisme de manipulation manuelle, pour parer aux effets des coupures intempestives d'électricité.	2010	Ministère chargé des infrastructures CETUD AATR FERA
			Revoir l'ensemble de la signalisation verticale et la consolider par une signalisation horizontale, en particulier pour les carrefours à multiples voies d'éclatement.	2010	Ministère chargé des infrastructures CETUD AATR FERA
<b>La sécurité routière</b>					
			Doter de moyens techniques, humains et financiers adéquats, le COPESEER, et le CETESER.	2010	Ministère chargé des transports routiers
			Elaborer, adopter et appliquer de manière stricte, un code de la sécurité routière.	2010	Ministère chargé des transports routiers
			Renforcer l'information, l'éducation et la sensibilisation du public, des acteurs et des agents de l'Etat, à la sécurité routière.	2010	Ministère chargé des transports routiers
			Introduire dans les programmes scolaires des modules sur la prévention.	2010	Ministère chargé des transports routiers
			Améliorer les conditions de délivrance du permis de conduire à travers une inscription obligatoire dans les auto-écoles.	2010	Ministère chargé des transports routiers
			Initier un programme de formation adapté au bénéfice des chauffeurs de transport en commun ou de marchandises et subordonner l'autorisation d'exercer à l'obtention d'une attestation de formation.	2010	Ministère chargé des transports routiers
			Améliorer les conditions de collecte, de traitement et d'exploitation des données d'accidents de la route.	2010	Ministère chargé des transports routiers Ministère de l'Intérieur
			Rendre les peines pécuniaires applicables plus dissuasives et améliorer le système de recouvrement desdites peines pécuniaires.	2010	Ministère chargé des transports routiers Ministère de l'Intérieur



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La mobilité urbaine (suite)</b>					
<b>La sécurité routière (suite)</b>					
			Améliorer la diligence des assurances dans la prise en charge des soins et des risques.	2010	Ministère chargé des Transports routiers Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurance
			Faire preuve de fermeté dans la délivrance et le contrôle des visites techniques.	2010	Ministère chargé des transports routiers CETUD
			Accélérer et décentraliser le programme de construction et de mise en concession des centres modernes de contrôle technique.	2010	Ministère chargé des transports routiers CETUD
			Renforcer et améliorer l'efficacité des missions de sécurité routière et de contrôle de la réglementation routière exercées par les forces de l'ordre.	2010	Ministère chargé des transports routiers Ministère de l'Intérieur
			Renforcer les moyens humains et matériels destinés au contrôle routier et à la prévention routière.	2010	Ministère chargé des transports routiers Ministère de l'Intérieur
			Améliorer les conditions et les délais d'enlèvement des véhicules en panne ou accidentés sur la voie publique.	2010	Ministère chargé des transports routiers Ministère de l'Intérieur
			Créer un Observatoire national du Transport routier reposant sur un système géographique (SIG) et, à cet effet, prendre un décret.	2010	Ministère chargé des transports routiers CETUD
			Démultiplier les bretelles d'entrée et de sortie de la ville.	2010 - 2012	Ministère chargé des Infrastructures AATR
			Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier existant.	2010	Ministère chargé des Infrastructures AATR
			Améliorer le niveau de prise en charge des questions de sécurité routière dans le processus d'élaboration des budgets routiers.	2010	Ministère chargé des Infrastructures AATR FERA
<b>La circulation routière</b>					
			<b>La circulation des transports en commun</b>		
			Définir un statut particulier pour le transport en commun d'écoliers, l'importance numérique de la population concernée le justifiant amplement.	2010	Ministère chargé des transports routiers
			<b>La circulation des véhicules hippomobiles</b>		
			Appliquer les dispositions de l'arrêté n° 0073 GRD/AM du 21 octobre 2006, réglementant la circulation des véhicules à traction animale dans la région de Dakar.	Action immédiate	Ministère chargé des transports routiers Ministère de l'Intérieur



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La mobilité urbaine (suite)</b>					
<b>La circulation routière (suite)</b>					
<i>La circulation des taxis clandos</i>					
			Appliquer les dispositions de l'arrêté n° 0071 GRD/AM du 21 octobre 2006, fixant les conditions d'exploitation des taxis de transport collectif de banlieue dans la région de Dakar.	Action immédiate	Ministère chargé des transports routiers Ministère de l'Intérieur
<i>La circulation des véhicules à deux roues</i>					
			Promotion de l'utilisation des deux - roues et singulièrement des bicyclettes par, notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'octroi de facilités fiscales et foncières aux promoteurs souhaitant installer des unités de montages de véhicules à deux roues ;</li> <li>- la mise en place de réseaux continus de pistes cyclables ;</li> <li>- l'installation de lieux de stationnement équipés ;</li> <li>- l'implantation de vélos – taxis.</li> </ul>	2010	Ministère chargé des transports routiers Ministère chargé des collectivités locales CETUD
<i>La circulation des poids lourds</i>					
			Réorganiser le schéma de circulation et de stationnement des poids lourds en ville. A cet égard, il est proposé de réserver certaines rues du Plateau ou de la Médina au stationnement des porte – conteneurs et à leur dépotage. Ces rues pourraient être interdites à la circulation des autres véhicules.	2010	Ministère chargé des transports routiers Ville de Dakar Commune du Plateau Mairie de Médina
			Déterminer des zones de stationnement rotatif et des zones de stationnement de plus longue durée au Plateau.	2010	Ministère chargé des transports routiers Ville de Dakar Commune du Plateau CETUD
<b>La mobilité urbaine dans les régions</b>					
			Renouveler le parc automobile de la ville de Thiès et remettre à niveau les tronçons routiers non réhabilités.	Action de moyen terme	Ministère chargé des transports routiers Mairie de Thiès Mairie de Kaolack CETUD
			Mettre en œuvre de manière plus diligente, le plan de circulation de Kaolack.	2010	Ministère chargé des transports routiers Mairie de Kaolack CETUD





## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La mobilité urbaine (suite)</b>					
<b>La mobilité urbaine dans les régions (suite)</b>					
			Favoriser le renouvellement du parc automobile et les installations de transport de Kaolack.	Action de long terme	Ministère chargé des transports routiers Mairie de Kaolack CETUD
<b>Les délocalisations</b>					
			Enclencher le processus de création de pôles de développement industriel dans les régions, à partir du potentiel qu'offrent les filières d'artisanat de production qui s'y trouvent.	Action de long terme	Ministère en charge de l'Industrie, Ministère en charge de l'et de l'Artisanat, Ministère en charge de l'Aménagement du territoire
			Mettre en place, à Dakar, un système de transport en commun de masse - tramway ou métro à ciel ouvert - seul à même de permettre de faire face à l'accroissement rapide et significatif du nombre de déplacements quotidiens, évalués, en 2003, à <b>8 824 792</b> .	Action de long terme	Ministère en charge des transports routiers et ferroviaires CETUD
			Eriger des zones de redéploiement économiques à Diamniadio, à Diass et dans d'autres régions du territoire.	Action de long terme	Ministère en charge de l'Industrie, Ministère en charge de l'Aménagement du territoire, APIX
			Décentraliser certaines activités économiques et administratives vers les centres péri-urbains.	Action de long terme	Ministère en charge de l'Industrie, Ministère en charge de l'Aménagement du territoire, Ville de Dakar CADAQ, CAR
			Créer une nouvelle capitale politique et administrative en tirant parti des études techniques d'ores et déjà réalisées.	Action de long terme	Ministère en charge de l'Aménagement du Territoire
<b>L'évaluation des programmes d'amélioration de la mobilité urbaine</b>					
			Adopter des critères d'évaluation des effets et impacts des programmes d'amélioration de la mobilité urbaine sur la vitesse commerciale, les conditions de vie des habitants, la croissance, les changements sociaux et de comportement, etc. Ces critères devront être pertinents, objectivement mesurables, de nature plutôt quantitative que qualitative, pour apprécier de manière crédible les résultats et les impacts des programmes d'amélioration de la mobilité urbaine.	2010	CETUD



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>Le transport rural</b>					
<p><b>Nonobstant l'importance capitale des zones rurales pour le développement économique et social et la lutte contre la pauvreté à l'échelle nationale, celles-ci sont longtemps restées le parent pauvre des politiques publiques dans des domaines aussi stratégiques que le transport.</b></p> <p><b>Aujourd'hui, faute d'un système de transport adéquat, les zones rurales restent enclavées et les populations ont des difficultés significatives d'accès aux marchés pour s'approvisionner en intrants et pour écouler leur production, et aux services sociaux de base. Il en résulte que la majorité des ménages pauvres et les trois - quarts des ménages extrêmement pauvres y résident.</b></p>	Relancer la production de biens et de services et la consommation et réduire significativement la pauvreté par la mise en place d'un système adéquat de mobilité en milieu rural.	Lever les principaux obstacles à l'amélioration de la mobilité en zone rurale par la mise en œuvre diligente de la Stratégie Nationale de Transport Rural.	<p><b>La réorganisation du cadre institutionnel et réglementaire</b></p> <p>Procéder à une revue exhaustive des textes sur la décentralisation et les transferts des compétences des autorités centrales aux collectivités locales en matière de planification et de gestion des infrastructures routières, avec les moyens financiers requis.</p>	2010	Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Aménagement du territoire Association des Maires du Sénégal Société civile
			Procéder à une revue de la réglementation nationale sur le trafic routier afin d'y intégrer les spécificités du transport rural.	2010	Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Aménagement du territoire Association des Maires du Sénégal Société civile
<b>Le financement du transport rural</b>					
			Revoir à la hausse les montants alloués au FERA afin d'y intégrer la couverture des besoins d'entretien du réseau routier rural.	2010 - 2011	FERA - MEF Ministère en charge des Infrastructures Association des Maires du Sénégal
			Mettre en place une ligne de crédit spécifique pour l'entretien routier rural qui pourrait être alimentée par des prélèvements sur les montants générés par l'initiative PPTE et affecté au financement de la Stratégie de Réduction de la Pauvreté.	2010 - 2011	FERA MEF Ministère en charge des Infrastructures Association des Maires du Sénégal



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>Le financement du transport rural (suite)</b>					
			Amorcer une réflexion pour la mise en place d'une dotation spéciale dédiée aux communautés rurales afin de leur permettre une prise en charge plus conséquente de l'entretien du réseau routier rural.	2010	Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Aménagement du territoire FERA AATR Association des Maires du Sénégal Société civile
			Procéder à un relèvement du plafond des conventions de coopération.	2010 - 2011	Ministère en charge des collectivités locales Association des Maires du Sénégal
			Prendre en compte les besoins financiers liés à l'entretien et au développement du réseau routier rural dans les réformes envisagées du Fonds d'Equipement des Collectivités Locales (FECL).	2010	Ministère en charge des collectivités locales Association des Maires du Sénégal
			Mettre en place un cadre fiscal et financier spécifique et incitatif pour le promotion des Moyen Intermédiaires de Transport (MIT) et renforcer des capacités du secteur privé dans ce domaine.	2010 - 2011	Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge du transport routier Association des Maires du Sénégal Société civile
<b>Le renforcement de la planification et de la gestion</b>					
			Procéder au recensement et au classement de tous les tronçons du réseau routier rural qui relie les communes aux chefs - lieux des communautés rurales ou qui relie entre eux les chefs – lieux des communautés rurales qui sont du ressort de l'Etat, et en intégrer l'entretien dans les PERA.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Aménagement du territoire AATR Association des Maires du Sénégal



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>Le renforcement de la planification et de la gestion (suite)</b>					
			Réaliser un inventaire exhaustif du réseau routier non classé.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Aménagement du territoire AATR Association des Maires du Sénégal
			Promouvoir les délégations de gestion (maîtrise d'ouvrage et/ou maîtrise d'œuvre) du réseau communautaire par les communautés rurales au profit de l'Etat ou du secteur privé mieux outillés que les communautés rurales pour assurer l'extension et l'entretien des routes.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Aménagement du territoire AATR Association des Maires du Sénégal
			Intégrer les coûts d'entretien du réseau routier rural dans les Plans Locaux de Développement (PLD), dans les Programmes d'Investissement Annuels (PIA) tout comme dans les plans d'action des Agences Régionales de Développement (ARD).	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Aménagement du territoire AATR FERA Association des Maires du Sénégal
			Systématiser la production de situation économique et sociale régionale par l'ANSD de sorte à permettre de mesurer les impacts des interventions sur le réseau rural.	2010	ANSD Association des Maires du Sénégal



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>L'amélioration de la mobilité et de l'accès aux biens et services</b>					
			Procéder à l'élimination, en priorité, des points critiques affectant le réseau routier rural.	Action de moyen terme	Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de AATR FERA Association des Maires du Sénégal
			Procéder à l'identification et à la construction des routes et des pistes supplémentaires, nécessaires pour permettre une circulation sans interruption et à moindre coût en milieu rural.	Action de long terme	Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de AATR FERA Association des Maires du Sénégal
			Redonner au Génie militaire un rôle important dans le maintien en état du réseau routier rural. A cet égard, prendre les dispositions nécessaires pour l'organisation de discussions entre les collectivités locales, le Génie militaire et le secteur privé rural en vue d'adopter une clé de répartition des tâches qui permette à chaque acteur d'intervenir de la manière qu'il souhaite, sur le réseau.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Aménagement du territoire Ministère en charge des Forces Armées AATR FERA Association des Maires du Sénégal
<b>La promotion du secteur privé rural et de l'emploi des jeunes</b>					
			Rendre obligatoire, par voie réglementaire ou conventionnelle, l'utilisation d'HIMO dans les marchés publics de construction et d'entretien routier passés par les collectivités locales.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Emploi MEF (DCMP) ARMP - AATR AGETIP - ADM FERA Association des Maires du Sénégal



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La promotion du secteur privé rural et de l'emploi des jeunes (suite)</b>					
			Mettre en place des mesures d'aide et d'incitation à la création d'entreprises de fabrication, de location et de maintenance de MIT, par les jeunes.	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Emploi MEF ANEJ Association des Maires du Sénégal Société civile Secteur privé
<b>La promotion des MIT et des services de transport adéquats</b>					
			Prendre et mettre en œuvre des mesures fiscales incitatives en vue d'augmenter la disponibilité de MIT financièrement accessibles pour les populations rurales.	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Emploi MEF Association des Maires du Sénégal Société civile Secteur privé
			Mettre en place une ligne de crédit spécifique pour la fabrication et la maintenance de MIT.	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Emploi MEF Association des Maires du Sénégal Société civile Secteur privé



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La promotion des MIT et des services de transport adéquats (suite)</b>					
			Mettre en place un fonds de garantie pour l'acquisition de MIT par les populations. Ce fonds pourrait être logé à la CNCAS.	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Emploi MEF CNCAS Association des Maires du Sénégal Société civile Secteur privé
			Promouvoir l'installation et le développement d'unités locales de fabrication et de maintenance de MIT.	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge de l'Industrie Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de l'Emploi MEF CNCAS Association des Maires du Sénégal Société civile Secteur privé
<b>Le renforcement des capacités des acteurs</b>					
			Mettre en place un programme de renforcement des capacités des collectivités locales en matière, notamment, d'entretien routier (identification, planification, sélection et maîtrise d'ouvrage des infrastructures rurales).	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge de la Formation professionnelle Association des Maires du Sénégal Société civile Secteur privé



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>Le renforcement des capacités des acteurs (suite)</b>					
			Mettre en place un programme de renforcement des capacités techniques des Pme locales en matière de planification, de gestion et d'exécution des travaux de construction et d'entretien routier.	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge des PME Ministère en charge de la Formation professionnelle Association des Maires du Sénégal AATR Société civile Secteur privé
			Associer plus étroitement le Génie militaire qui dispose d'une expertise avérée en matière de construction et d'entretien d'ouvrages, à des actions de formations des jeunes en milieu rural.	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Ministère en charge des Forces Armées Ministère en charge de la Formation professionnelle Association des Maires du Sénégal AATR Société civile Secteur privé
			Intégrer la couverture des besoins en renforcement capacitaire dans le Programme National de Développement des Collectivités Locales (PNDL)	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge de la Formation professionnelle Association des Maires du Sénégal AATR Société civile Secteur privé





## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La mise en place d'un plan de gestion environnementale et sociale</b>					
			Procéder à la réalisation d'une étude environnementale stratégique du sous – secteur, en tenant compte de l'ensemble des facteurs environnementaux (hydrologie, matériaux d'emprunt, foncier, etc.), qui influencent la réalisation et l'entretien des infrastructures rurales.	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Association des Maires du Sénégal
			Procéder à la réalisation d'une étude visant à identifier et à circonscrire les problèmes sociaux et de santé liés au développement du réseau routier rural.	2010 - 2011	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Association des Maires du Sénégal
			Privilégier l'utilisation de moyens de transport non polluants et de procédés et méthodes de construction et d'entretien du réseau, respectueux de l'environnement.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Association des Maires du Sénégal
			Installer un SIG dédié au secteur rural ou mettre en place des mécanismes permettant de s'assurer que les données rurales sont fidèlement et régulièrement prises en compte dans le SIG national.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Association des Maires du Sénégal



## LE SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La mise en place d'un système de suivi - évaluation</b>					
			Procéder à l'établissement d'une situation de référence et à la constitution d'une banque de données sur le réseau, les moyens de transport, les besoins prioritaires d'entretien, les entreprises, les bureaux d'étude, etc., pour chaque région.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Association des Maires du Sénégal ANSD
			Promouvoir et partager le contenu de la SNTR avec l'ensemble des parties prenantes.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Association des Maires du Sénégal Secteur privé Société civile
			Définir des indicateurs – clés et des méthodes d'évaluation pour aider les collectivités locales à présenter les problèmes qu'ils rencontrent en matière de transport rural auprès des décideurs et des bailleurs.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Association des Maires du Sénégal Secteur privé Société civile
			Elaborer, de manière concertée et participative, un outil d'analyse et un tableau de bord.	2010	Ministère en charge du transport routier Ministère en charge des Collectivités locales Ministère en charge des Infrastructures Association des Maires du Sénégal Secteur privé Société civile





## LE SYSTEME DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La réorganisation du cadre institutionnel</b>					
			Procéder à la revue du cadre institutionnel actuel et réaliser les réformes nécessaires à sa rationalisation et à l'amélioration de l'efficacité de ses interventions.	2010	Ministère en charge du Transport ferroviaire TRANSRAIL ANCS
<b>Les politiques publiques de développement du transport ferroviaire</b>					
			Procéder, dans le cadre d'un processus largement participatif, à une clarification de la vision qu'à l'Etat, du développement du chemin de fer et de la place qu'il entend lui faire jouer dans le système national de transport.	2010	Ministère en charge du Transport ferroviaire TRANSRAIL ANCS Secteur privé Société civile Syndicats de travailleurs
<b>La revue de la concession</b>					
			<p>Procéder à un réexamen des termes de la concession pour une mise en harmonie des termes de la convention avec la vision et la stratégie de développement des chemins de fer retenue de manière participative et validée par le Gouvernement.</p> <p>Par ailleurs, procéder à l'examen des points qui pourraient poser des difficultés d'interprétation ou de mise en application de la convention. Au rang de ces points, figurent, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la responsabilité du concessionnaire en termes d'investissement et de développement des activités et des services ;</li> <li>- l'inventaire du domaine concédé ;</li> <li>- les mesures de restauration environnementale ;</li> <li>- le processus d'approbation des plans de gestion de l'environnement et de sécurité du concessionnaire ;</li> <li>- les conditions générales de transport, dont celles concernant plus spécifiquement le transport de voyageurs ;</li> <li>- la création d'emplois ;</li> <li>- la mise en place d'un outil bi - national et transversal de suivi et d'évaluation des performances et de la compétitivité du rail ;</li> <li>- la mise en place d'un cadre réglementaire garantissant une libre concurrence entre modes de transport et corridors ;</li> <li>- la mise en place d'une politique de promotion rail – route – mer et rail – route - fleuve.</li> </ul>	2010	Ministère en charge du Transport ferroviaire TRANSRAIL ANCS PTB



## LE SYSTEME DE TRANSPORT FERROVIAIRE (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<b>La redynamisation du transport des voyageurs</b>					
			Procéder à un examen attentif de la question de la réouverture des lignes Dakar – Saint Louis et Dakar – Kaolack et ouvrir une réflexion sur la possibilité de mettre en place un mécanisme de péréquation permettant de couvrir, le cas échéant un éventuel déficit d'exploitation de ces lignes à court et/ou moyen terme.	2010	Ministère en charge du Transport ferroviaire TRANSTRAIL ANCS
			Réaliser l'étude de faisabilité de l'extension du réseau du train de banlieue à l'intérieur de Dakar pour renforcer la desserte de Dakar en moyen de transport de masse (tramway ou métro à ciel ouvert).	Action de moyen terme	Ministère en charge du Transport ferroviaire ANCS CETUD
			Envisager, à plus long terme, la mise en place éventuelle des liaisons ferroviaires Tambacounda - Matam et Koudéhouou – Tambacounda.	Action de long terme	Ministère en charge du Transport ferroviaire ANCS
<b>La redéfinition d'un plan global d'investissement et sa réalisation</b>					
			<p>Sous réserve de propositions concrètes et différentes, de la part de l'Etat, valider et réaliser le programme spécifique de moyen terme dit d' « <b>urgence - Infrastructures</b> » de <b>38 milliards de francs cfa</b> proposé par le concessionnaire, et qui vise à améliorer la vitesse commerciale tout en garantissant un niveau élevé de sécurité des transports de personnes et de biens. Ils concernent les travaux d'infrastructures ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- suppression de renouvellement et mise à niveau de 25 km de voie à armer en rail de 25 et 26 kg (les rails actuels sont conçus pour supporter 12 tonnes à l'essieu et non 17 tonnes, conformément aux standards en vigueur) ;</li> <li>- grosses réparations à effectuer entre Dakar et Thiès ;</li> <li>- renouvellement de 10 km de voies entre Diamou et Mahina (PK 793 – PK 803) ;</li> <li>- consolidation de la voie sur le tronçon à hauts risques Diamou – Toukouto ;</li> <li>- réhabilitation du pont de Mahina.</li> </ul>	Action de moyen terme	Ministère en charge du Transport ferroviaire TRANSTRAIL ANCS
			<p>Evaluer le programme d'investissement dit d' « <b>investissement décennal 2009 – 2018</b> » proposé par le concessionnaire, d'un montant de <b>174 milliards de francs cfa</b> dont 120 milliards de francs cfa à la charge des Etats et 54 milliards de francs cfa à la charge du concessionnaire. Ce programme concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des travaux de renouvellement, de confortement et de grosses réparations de 684 km de voie (53% du linéaire) ;</li> <li>- des opérations de renouvellement et de remise à niveau des matériels roulants, à traction ou remorqués.</li> </ul>	Action de long terme	Ministère en charge du Transport ferroviaire TRANSTRAIL ANCS



## LE SYSTEME DE TRANSPORT FLUVIO – MARITIME

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<p>Si la situation actuelle du Pad, marquée par une amélioration de la qualité de ses prestations et la bonne tenue de ses résultats commerciaux, est satisfaisante, favorisée en cela par une gestion maîtrisée de son développement et la réalisation d'investissements judicieux, la question de son positionnement à l'horizon 2020 se pose.</p> <p>En effet, l'évolution actuelle du contexte ouest africain, marqué par un glissement de l'épicentre économique de la région vers le sud, sur une ligne allant d'Abidjan à Lagos en passant par Accra et, surtout, par la progression du trafic ouest – africain vers l'Asie, au détriment du trafic vers l'Europe, ou vers les Etats-Unis (hors pétrole), amène à s'interroger sur la pertinence des choix stratégiques proposés jusqu'ici faisant du Pad un hub pour le trafic euro ou américano – africain.</p> <p>Par ailleurs, les complémentarités possibles entre le Pad et les ports secondaires ne sont pas suffisamment valorisées, les seconds étant fortement concurrencés par le premier. De fait, les ports secondaires ne sont pas en mesure de jouer pleinement le rôle de structuration et de désenclavement des régions qu'ils desservent qui est le leur.</p>	Faire du Pad un véritable instrument de développement économique et social et d'intégration régionale, intégré dans la chaîne globale de transport maritime ouest – africain et résolument tourné vers la satisfaction des besoins de l'économie du Sénégal et de l'Afrique de l'Ouest.		Amorcer une réflexion sur le positionnement du Pad à l'horizon 2020.	2010	Ministère en charge du Transport maritime PAD Secteur privé Société civile
			Amorcer une réflexion sur le développement de complémentarités entre le Pad et les ports secondaires.	2010	Ministère en charge des transports routier et Maritime - PAD
			Amorcer une réflexion pour une mise en œuvre effective d'actions significatives de multi – modalité.	2010	Ministère en charge des transports routier et maritime PAD TRANSRAIL
			Poursuivre le désenclavement de la Casamance et répondre à la demande croissante de transport et de sécurité avec la mise en service d'un second ferry sur la ligne Ziguinchor – Dakar. A cet effet, inscrire au BCI, à titre prioritaire, les montants nécessaires à l'acquisition d'un second navire ;	2010	Ministère en charge des transports routier et maritime Port de Ziguinchor
			Accroître la capacité d'accueil du port de Ziguinchor.	Action de moyen terme	Ministère en charge des transports routier et maritime Port de Ziguinchor



## LE SYSTEME DE TRANSPORT FLUVIO – MARITIME (suite)

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
			Redynamiser le transport fluvial par barges sur les fleuves Casamance et Sénégal.	Action de long terme	Ministère en charge des transports routier et maritime
			Monter un partenariat avec les industries locales (SENBUS, PDI, etc.) pour la construction de barges à des tarifs étudiés.	Action de moyen terme	Ministère en charge des transports routier et maritime
			Subventionner l'acquisition de ces barges pour créer les conditions de mise en place et de développement d'un véritable marché de la « petite » construction navale.	Action de moyen terme	Ministère en charge des transports routier et maritime
			Mieux intégrer dans les politiques publiques, le développement du transport fluvial. A cet égard, il pourrait être initié un véritable programme de développement intégré de la région du fleuve Sénégal en tenant compte des changements radicaux intervenus dans le contexte : retour à la croissance de l'économie mauritanienne, investissements massifs en voie de réalisation dans la vallée dans le cadre du MCA, développement en cours de l'offre d'exportation de produits horticoles avec l'installation de GDS, probable disponibilité des navires que possède GDS, etc. Ce programme devrait être l'occasion de mettre en place un système multimodal mer –fleuve - terre (route et chemin de fer), afin d'optimiser le système de transport et de désenclaver de manière définitive, la région.	2010	Ministère en charge du Transport maritime Ministère en charge de l'Aménagement du territoire PAD COSEC MCA Secteur privé Société civile
			Développer le cabotage fluvial sur : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le fleuve Sénégal, en réhabilitant les escales fluviales suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rosso – Richard Toll,</li> <li>▪ Dagana – Podor,</li> <li>▪ Matam – Bakel,</li> <li>▪ Gouraye (Ambidédi),</li> <li>▪ Boghé (Kaédi),</li> </ul> </li> <li>- le fleuve Saloum, en réhabilitant les escales fluviales suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Foundiouné,</li> <li>▪ Djiffère,</li> </ul> </li> <li>- le fleuve Casamance, en réhabilitant l'escale fluviale de Sédhiou.</li> </ul>	Action de long terme	Ministère en charge du Transport maritime



## LE SYSTEME DE TRANSPORT AERIEN

Diagnostic	Objectif général	Objectifs spécifiques	Mesures à prendre	Délais	Responsables
<p>Le secteur des transports aérien est dans une situation mitigée. Elle est particulièrement satisfaisante en ce qui concerne l'évolution du trafic et les résultats commerciaux. Les progrès en la matière devraient se poursuivre avec la mise en service du nouvel aéroport de Diass.</p> <p>En revanche, elle paraît plus délicate en ce qui concerne l'offre internationale de transport aérien et la question de la viabilité d'une compagnie aérienne nationale dans un contexte marqué par la disparition progressive des compagnies nationales et l'émergence de grands groupes régionaux ou internationaux, devrait se poser.</p>	<p>Mettre en place une offre de transport aérien pérenne, sécurisée, accessible au plus grand nombre, capable de répondre de manière adéquate à la croissance des exportations et propre à désenclaver les régions et à renforcer l'arrimage du Sénégal à a région ouest – africaine.</p>		<p>Poursuivre et finaliser les travaux de construction du nouvel aéroport international de Diass.</p>	<p>2011 - 2012</p>	<p>Ministère en charge du Transport aérien</p>
			<p>Moderniser les aéroports secondaires régionaux pour une meilleure intégration de la chaîne de transport aérien.</p>	<p>Action de moyen terme</p>	<p>Ministère en charge du Transport aérien</p>
			<p>Reconstituer et promouvoir un pôle de service de maintenance avion.</p>	<p>2010</p>	<p>Ministère en charge du Transport aérien</p>