République du Sénégal
Un Peuple - Un But - Une Foi

NOTE TECHNIQUE THEMATIQUE

Infrastructures et services de transport

Contexte

Le développement des **infrastructures et services de transport** reste une exigence pour la croissance économique et la réduction de la pauvreté. Les infrastructures et services de transport constituent un des sous-secteurs d'appui à la création de richesses pour une réduction de la pauvreté au Sénégal. Leur contribution à la formation du Produit Intérieur Brut est de 4% en moyenne sur la période 2000-2011, alors que sa part dans la valeur ajoutée du secteur tertiaire est de 9% en moyenne de 2000 à 2011. Sa contribution directe aux performances économiques et sociales et ses effets induits sur le reste de l'économie nationale et la société sénégalaise, placent ce sous-secteur au cœur des stratégies de développement durable du Sénégal comme les *Objectifs du Millénaire pour le Développement et la Stratégie Nationale de Développement Economique et Social (SNDES, 2013-2017).*

Le transport est un service de consommation intermédiaire qui présente des caractéristiques spécifiques. La production de services de transport est une activité à forte intensité capitalistique, tant en infrastructures (Routes, Chemins de fer, Ports, Aéroport) qu'en matériels de transport (Automobiles, locomotives, bateaux et avions). Les implications sociales (déplacements et dédommagement de population) et redistributives (accès aux marchés) sont importantes et peuvent justifier l'intervention des pouvoirs publics pour accroître, réhabiliter ou gérer le stock d'infrastructures de transport. La demande de transport peut être segmentée en plusieurs marchés correspondant à des services de transport non substituables.

L'état des infrastructures de transport au Sénégal se présente comme suit en 2013 :

- réseau routier classé: 18 063 km ;
- réseau ferroviaire: 1057 km de voies dont 905 km représentant le réseau principal et 152 km de voies secondaires ;
- réseau aéroportuaire : 15 aéroports théoriquement ouverts à la circulation aérienne publique dont 4 Aéroports internationaux (Dakar, St-louis, Cap-Skiring et Ziguinchor);

- réseau portuaire : le principal port est le Port Autonome de Dakar et les autres ports qui sont localisés dans les régions de Saint-Louis, Kaolack et Ziguinchor.

A des fins de comparaison internationale, la Banque Mondiale publie chaque année un indice de performance logistique qui est un indicateur global de la qualité des infrastructures et des services de transport des marchandises par pays dans le monde. Selon cette publication, la performance d'ensemble au plan logistique du Sénégal a été progressive entre 2007 et 2012. Le Sénégal est à la 110ème place sur les 155 pays classés, derrière le Bénin (67ème), la Côte d'Ivoire (83ème), le Togo (97ème) et le Ghana (108ème). Toutefois, le Sénégal performe relativement bien par rapport aux pays de même niveau de revenu et par rapport à la région d'Afrique Subsaharienne.

La présente note sur les infrastructures et services de transport au Sénégal est structurée autour de l'état des lieux du sous-secteur, de ses enjeux et perspectives, de la vision stratégique et des lignes directrices, ainsi que des projets et programmes dont le besoin de financement est recherché.

Etat des lieux

Le Sénégal a réalisé des progrès significatifs dans le sous-secteur des infrastructures et services de transports, mais insuffisants pour faire jouer au sous-secteur tout son rôle dans la croissance économique. La mise à niveau des infrastructures pourrait permettre au Sénégal d'accroître sa croissance économique de 2,7 points[1] de croissance par an. Les principales infrastructures de transport sont les réseaux routiers, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires.

Réseau routier

Dans le **réseau routier,** les performances enregistrées en 2012 par les infrastructures routières sont globalement meilleures que celles de 2011 mais elles restent en deçà des cibles. Le nombre de kilomètres de routes revêtues a été de 133 km en 2012 contre 130 km en 2011. Le nombre de kilomètres de routes non revêtues a augmenté en 2012 (85 km) par rapport à 2011 (65 km). En ce qui concerne la réhabilitation de routes, les cibles ont été dépassées. Le nombre de kilomètres de routes revêtues réhabilitées est passé de 102 km en 2011 à 205 km en 2012 et le nombre de kilomètres de routes non revêtues réhabilitées est passé de 30 km à 164 km entre 2001 et 2012. Entre 2005 et 2009, le réseau routier s'est étendu de 500 km et celui des pistes rurales de 600 km.

En 2011, le réseau routier national, long de 18 063 kilomètres[2], permettait d'assurer une connectivité de base régionale, nationale et internationale. Ce réseau relie Dakar aux postes frontaliers internationaux et aux capitales régionales du pays. Les décisions concernant le revêtement des routes semblent fondées sur des modèles de trafic observé. Toutefois, les indicateurs de densité routière du Sénégal, pour le réseau tant classé que global, sont inférieurs aux moyennes africaines pour les pays à revenu faible et intermédiaire.

[1]African Infrastructure Country Diagnostic (2011) : « Infrastructure du Sénégal : une perspective continentale ». Page 7.
[2]Base de données pays de l'AICD (www.infrastructureafrica.org/aicd/tools/data).

L'insuffisance des ressources allouées à l'entretien et à la réhabilitation périodique des routes a eu des effets négatifs sur la connectivité du Sénégal. En 2009, 40 % du réseau revêtu et environ 63 % du réseau non revêtu sont encore en mauvais état. En 2011, 66% des routes revêtues étaient considérées en bon ou moyen état, contre 35% en 1997.

Dans le transport routier, les principales mesures et réalisations sont relatives à la mise en œuvre du deuxième Projet Sectoriel des Transports (PST2) et du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) ; la réforme institutionnelle avec la création d'un fonds routier de seconde génération (FERA) et de l'AGEROUTE ; la mise en circulation de la première concession de route à péage accordée pour l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio ; l'amélioration de la sécurité routière.

Transport ferroviaire

Les infrastructures de t**ransport ferroviaire** s'étendent sur 1 057 km de voies principales et 151 km de voies secondaires, sous forme de trois (3) lignes qui passent par le nœud ferroviaire que constitue la région de Thiès. Le Sénégal et le Mali exploitent conjointement une ligne de chemin de fer binationale (entre Dakar et Bamako) qui est un des principaux corridors de transport de l'Afrique de l'Ouest. Les acteurs du sous-secteur sont la Société d'Exploitation des Industries Chimiques du Sénégal (SEFICS), le Petit Train de Banlieue (PTB.SA), la société TRANSRAIL SA Concessionnaire de l'axe Dakar–Bamako (1 228 kilomètres dont 644 kilomètres pour la partie sénégalaise et 584 kilomètres pour la partie malienne), la Direction des Transports ferroviaires (DTF).

Le volume de trafic de TRANSRAIL pour la période 2005-2009 est faible malgré un accroissement de la demande. La vétusté des voies et du matériel roulant est la contrainte structurelle du secteur ferroviaire sénégalais. Cette situation serait imputable au déficit d'investissements nécessaires pour renouveler le matériel roulant ou réhabiliter les infrastructures. Le tronçon entre Tambacounda et Kidira au Sénégal (environ 185 kilomètres), près de la frontière avec le Mali, est en mauvais état et entrave considérablement le commerce du Mali vers le port de Dakar. Le taux relativement élevé de déraillements (0,45 déraillements par million d'UT) et la faible fiabilité des locomotives (15 pannes des locomotives grandes lignes pour 100 000 kilomètres) sont parmi les indicateurs de ces problèmes. Ces indicateurs reflètent les actifs de la société TRANSRAIL: une partie des voies et les locomotives ont respectivement 70 ans et 30 ans d'âge en moyenne.

Sur le plan financier, TRANSRAIL accumule des déficits imputables à une baisse continue de sa part de marché au profit du transport routier. En effet, comparativement à sa situation d'avant la mise en concession, TRANSRAIL n'a jamais pu améliorer ses performances tant opérationnelles que financières. Une seule fois, son chiffre d'affaires annuel a atteint 37,8 millions de dollars US en 2009 (+27%). Malgré cette amélioration, la compagnie a accumulé 25 millions de dollars US de pertes nettes entre 2003 et 2009.

Transport maritime

Pour le réseau de ***transport maritime***, le Port Autonome de Dakar (PAD) bénéficie d'une position stratégique : premier port en eau profonde pour les navires venant du Nord et dernière escale à la remontée en provenance du Sud. Il s'étend sur 10 km de quai et

dispose de 40 postes à quai pour les navires calant 11 mètres au maximum, 80 900 m² de terre-plein banalisé pour le stockage de courte durée, 170 600 m² de surfaces brutes (parc à conteneurs) et 60 597 m² de surfaces couvertes.

Le PAD est le deuxième port de la sous-région, après celui d'Abidjan, en termes de capacité d'accueil, avec 2000 navires par an. Le trafic du PAD a augmenté de plus de 300 % entre 1995 et 2005, passant de 87 000 unités d'équivalents vingt pieds (EVP) en 1995 à plus de 363 000 en 2006. Le marché malien représente aujourd'hui plus de 80% du commerce de transit du PAD.

Le Sénégal a mis à jour le code maritime au début des années 2000 et des améliorations ont été apportées aux équipements de navigation et de signalisation dans les ports de Dakar, Kaolack et Ziguinchor. Sur les 10 kilomètres de longueur de quai, 720 mètres, soit trois postes à quai, ont été cédés par un contrat de concession à Dubaï Port World qui gère le terminal à conteneurs. Le contrat de concession prévoit des investissements de près 220 milliards FCFA dans l'opération dénommée port du futur qui devrait s'étendre sur une plateforme de 42 hectares en offrant 1250 mètres de quais additionnels.

L'implication continue du secteur privé dans les activités portuaires a amélioré la compétitivité du port Autonome de Dakar (PAD). Les coûts et les délais de manutention ont baissé, notamment en raison de la réduction du temps de séjour à quai dans le port. Selon une étude de la Banque Mondiale[3], les délais d'exportation et d'importation de marchandises sont respectivement de 11 jours et 14 jours au Sénégal, contre 34 et 39 jours dans les autres pays d'Afrique subsaharienne. Ces délais sont à peu près les mêmes dans les pays de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE). Les coûts d'importation au Sénégal sont inférieurs à la moyenne régionale, mais 1,6 fois plus élevés que ceux des pays de l'OCDE, tandis que les coûts d'exportation depuis le Sénégal sont maintenant inférieurs de 25 % à la moyenne de l'Afrique subsaharienne et similaires à ceux des pays de l'OCDE.

Transports aériens

Dans le réseau des ***transports aériens***, le Sénégal est le deuxième hub aérien, après le Nigéria, en Afrique de l'ouest. Le marché sénégalais a enregistré une croissance de plus de 50 % entre 2001 et 2007, avec le nombre de sièges disponibles, qui est passé de 1,67 million à 2,6 millions. L'essentiel du marché du transport aérien sénégalais est international, avec environ 85 % du total des sièges.

Quant au marché sénégalais du transport aérien intérieur, il est très étroit, avec seulement 127 244 sièges de trafic intérieur. Contrairement aux services internationaux de transport aérien, le marché intérieur reste est très peu développé.

L'Aéroport de Dakar est, pour l'instant, le seul aéroport d'Afrique de l'Ouest à avoir obtenu la certification de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et la note satisfaisante octroyée par l'Administration fédérale de l'aviation américaine/Association internationale pour la sécurité aérienne (FAA/AISA).

Le Sénégal exploite une compagnie aérienne « Groupe Air Sénégal » qui opérant sous la dénomination commerciale « Sénégal Airlines », a été créée le 30 juin 2009 et a démarré

[3]Senegal's Infrastructure : A Continental Perspective. The WorldBank, 2011.Page 16.

son exploitation le 25 janvier 2011 avec une flotte composée de trois Airbus A320 et un ATR.

Par ailleurs, dans le cadre de la politique de l'Etat en matière de grands travaux visant à moderniser les infrastructures du pays, la Société de Projet « Aéroport International Blaise DIAGNE » (AIBD.sa) a été créée par l'Etat du Sénégal qui détient la totalité du capital de la société, le 08 juin 2006. Une convention relative à la conception, la réalisation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation et le développement dudit aéroport a été signée avec un privé.

L'Etat du Sénégal utilise différents mécanismes de financement du secteur des transports, notamment le financement public ou le Partenariat Public Privé (PPP).

Au titre du Partenariat public Privé, les concessions concernent l'autoroute Dakar-Diamniadio (Eiffage), le contrôle technique des véhicules automobiles (Bureau Véritas), le contrôle de la Charge à l'essieu (Afrique pesage), le terminal à conteneur du Port Autonome de Dakar (Dubaï Port World), le transport collectif urbain (AFTU, PTB.SA, DDD AIBD) et les chemins de fer (Transrail sa).

Les dépenses publiques consacrées aux travaux d'infrastructures et services de transport routier entre 2000 et 2009 se sont chiffrées à 699,3 milliards FCFA dont un peu plus de 500 milliards entre 2005 et 2009. En effet, sur cette période, la moyenne annuelle est de 105 milliards (55%) pour les travaux d'entretien et de réhabilitation et 86 milliards (45%) pour les travaux neufs.

Les infrastructures et services de transport, en tant qu'activités économiques, constituent une assiette fiscale : le carburant, les véhicules, et les services au transport sont assujettis à la fiscalité indirecte (TVA) et les sociétés de transport à la fiscalité directe. Le carburant fait l'objet d'une taxation spécifique (Taxe sur les Produits Pétroliers).

Cadre institutionnel

Le cadre législatif et règlementaire qui régit le sous-secteur des infrastructures et services de transport est articulé autour de :

- la loi n°2002-30 du 24 décembre 2002 portant code de la route et son décret d'application n° 2004-13 du 19 janvier 2004 ;
- la loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des Transports terrestres ;
- loi n°2002-31 du 12 décembre 2002 portant code de l'aviation civile ;
- la loi 2004-14 du 1er mars 2004 instituant le Conseil des Infrastructures ;
- la loi n° 2004-16 du 1er mars 2004et la loi 2007-169 du 13 février 2007, relatives à la Construction-Exploitation-Transfert (CET) ;
- le régime foncier national, le code du domaine national, le Code de l'Environnement, le code civil le Code des Obligations Civiles et Commerciales.

Au niveau institutionnel, un nouveau cadre a été mis en place. Ce nouveau cadre est composé de :

- l'Agence nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des grands travaux (APIX sa) qui a en charge l'identification du projet d'infrastructures et la réalisation des études de préfaisabilité et de faisabilité ;
- le Comité Technique de Pilotage des grands travaux chargé d'identifier et de coordonner les actions à mener par les administrations, la formulation d'un avis sur les projets d'infrastructures gérés par les autres structures et ayant un impact sur les grands projets, la facilitation et l'accompagnement de la réalisation des grands projets ;
- le Comité de Coordination Interministériel chargé du suivi et de la coordination des départements ministériels impliqués ;
- le Conseil Présidentiel de l'Investissement chargé du suivi de la mise en œuvre des projets d'infrastructure, notamment en termes de délai et de qualité.

Au niveau organisationnel, les structures suivantes ont été créées :

- pour le réseau routier : AGEROUTE et Fonds d'Entretien Routier Autonome de seconde génération (FERA) ;
- pour le réseau aéroportuaire : Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor (HAALSS), Agence des Aéroports du Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM) et Aéroports Du Sénégal;
- pour le réseau ferroviaire: Agence Nationale des Chemins de fer, Petit train Bleu sa et TRANSRAIL OSAF.
- pour le réseau portuaire : Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) PAD ;

Défis, enjeux et perspectives

Les principaux défis des infrastructures et services de transport au Sénégal sont lié à :

- l'état de maintenance des infrastructures de transport, notamment routier et ferroviaire ;
- la faible participation du secteur privé au financement des infrastructures de transport ;
- une forte dépendance aux ressources publiques du financement des infrastructures de transport ;
- le difficile accès des populations rurales au réseau de transport routier (environ 1/3 de la population du Sénégal vit dans un rayon de deux kilomètres d'une route praticable en toutes saisons).
- l'inexistence de dispositions législatives ou réglementaires régissant la politique du transport ferroviaire ;
- l'application restrictive de la vérité des prix comme base de toute politique tarifaire.

Par ailleurs, si le stock d'infrastructures de transport a une longue durée de vie, sa qualité est largement déterminée par l'entretien et la réhabilitation dont il fait l'objet. Par exemple l'impact de la surcharge des camions sur le réseau routier a été estimé 35 milliards FCFA par an au Sénégal. Des dépenses d'entretien sont donc nécessaires pour maintenir l'efficacité et la qualité des infrastructures de transport. Si ces dépenses ne sont optimales et régulières, des coûts supplémentaires sont imposés aux usagers en termes de retard, d'accidents, de surconsommation de carburant.

Le Sénégal devra affronter d'importants autres défis infrastructurels. Pour accroître l'efficacité du mouvement des marchandises à destination et en provenance du Sénégal, permettre aux producteurs d'accéder aux marchés, il faudra procéder à un rééquilibrage modal des réseaux de transport, notamment routier et ferroviaire. L'absence de stratégie multimodale et la faiblesse des liaisons entre les routes et les voies ferrées diminuent la compétitivité globale du port de Dakar, en tant que passerelle permettant au fret de parvenir à sa destination finale.

L'investissement dans les infrastructures représente un énorme potentiel de création d'emplois productifs grâce aux opportunités d'échanges et donc de production qu'elles créent, notamment en milieu rural où le potentiel de création d'emplois non ou peu qualifiés est important au Sénégal.

Les principaux défis à relever dans le sous-secteur restent la mise en œuvre de réformes institutionnelles et réglementaires pour atteindre une plus grande efficacité des infrastructures et services de transport. Il s'agira de réduire les inefficacités, de développer des infrastructures bien ciblées, de mettre l'accent sur l'intégration régionale, de procéder à un rééquilibrage modal et d'accentuer la participation du secteur privé pour trouver des financements à côté des bailleurs de partenaires institutionnels classiques.

Le recours au financement privé, malgré l'expérience de la concession de l'autoroute, reste confronté à des contraintes fortes comme la longueur de l'instruction des projets, les conditionnalités, la lourdeur des procédures de décaissement et les contraintes macroéconomiques, notamment budgétaires.

D'autres modes de financements innovants ont aussi permis à certains pays de réaliser des infrastructures de transport. Parmi ceux-ci, on peut citer des prélèvements, sous formes de taxes spécifiques, (et normalement temporaires) destinées au financement ou à l'entretien des infrastructures (taxe sur le transport, taxe sur les passagers (RDIA au Sénégal) ou taxe sur le carburant.

Les opportunités existantes en termes d'options d'investissements dans les infrastructures et les services de transport ont amené le Sénégal à initier d'importantes mesures liées aux infrastructures, notamment la mise en place d'un cadre législatif où les acteurs publics et privés peuvent réaliser des infrastructures dans le cadre des Partenariats Publics Privés (PPP).

Les infrastructures et les services de transport nécessitent souvent pour leur construction puis pour leur exploitation d'importants financements. La contrainte de financement et les façons possibles de les alléger – notamment par la tarification ou des contributions privées – constituent donc des questions majeures non seulement pour les transports mais aussi pour l'équilibre social dans son ensemble. C'est ainsi que le Gouvernement

du Sénégal considère les partenariats public-privé, en particulier, comme des instruments permettant d'optimiser les contraintes de financement et de meilleure gouvernance des projets.

Vision stratégique et programmes d'actions

Les objectifs du secteur ont à la fois une finalité sociale et économique, qui vise, d'une part, à créer des richesses à travers un accès à moindre coût aux marchés national et international, d'autre part à répondre à la demande des populations urbaines et rurales en matière d'accessibilité et de mobilité. Trois axes ont été retenus pour atteindre ces objectifs :

- poursuivre le désenclavement interne et externe du pays, en harmonie avec la politique nationale d'aménagement du territoire et l'approfondissement de l'intégration régionale, en développant les infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires ;
- améliorer la performance des services de transport de nature à contribuer de façon déterminante, à la compétitivité de l'économie nationale, voire africaine, en maintenant un niveau performant de service des infrastructures, en renforçant la capacité des opérateurs et en supprimant les barrières physiques ou non physiques ;
- rechercher une viabilité plus grande du sous-secteur pour l'avènement d'une mobilité durable des biens et des personnes les plus démunies, notamment en assurant une répartition équitable du financement des infrastructures et services de transport entre les bénéficiaires directs et indirects, en mettant en place des mécanismes de financement durable.

A cet égard, le Gouvernement a défini les trois lignes d'actions suivantes :

- Le maillage du réseau routier, orienté vers l'émergence de pôles de développement économique, le désenclavement des zones rurales et l'amélioration des performances de services de transport pour une mobilité durable des biens et des personnes.
- La redynamisation de l'activité ferroviaire à l'intérieur du Sénégal et sur l'axe Dakar-Bamako, ainsi que le maillage du sud en réseau ferroviaire.
- La démocratisation des services de transport aérien offerts, en modernisant les aérodromes régionaux et l'Aéroport Léopold Sédar Senghor, en finalisant le projet de construction de l'aéroport Blaise Diagne ;

Le recours aux financements innovants est un moyen efficace pour rattraper le retard dans le domaine des infrastructures dans les pays comme le Sénégal. Les expériences du projet d'Autoroute et du projet d'Aéroport peuvent servir à améliorer le dispositif institutionnel et législatif qui encadre les financements innovants au Sénégal.

La prise en charge des défis infrastructurels du Sénégal exigera des dépenses soutenues de 2 420, 3 millions FCFA sur la période 2013-2017, avec une forte priorité aux dépenses en capital.