

COMMISSION APPUI A LA PRODUCTION

DIRECTION DE LA PLANIFICATION

TRAVAUX D'ELABORATION DU IX° PLAN

Phase diagnostic

COMMISSION APPUI A LA PRODUCTION

Document de Travail n° 4

Président : Alia Diène DRAME
Vice- Président : Youssoupha WADE
Rapporteur : Papa Salla MBOUP

Présidents des Sous-commissions

- Modou KHAYA
- Jean Louis CORREA
- Aliou BA

Rapporteurs des Sous-commissions

- Ibou DIOUF
- Christian SARR
- Joseph BOVIS

Novembre 1995

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION

2. TRANSPORTS

2.1 Transport routier

2.1.1 Les routes

2.1.2 Le Parc automobile

2.1.3 Le Transport interurbain

2.1.4 Le Transport urbain

2.2 Transport ferroviaire

2.3 Transport maritime

2.4 Transport aérien

2.4.1 Aérodromes

2.4.2 Transport intérieur

2.4.3 Transport international

3 POSTE ET TELECOMMUNICATIONS

3.1 La Poste

3.2 Les Télécommunications

4. COMMERCE

4.1 Commerce intérieur

4.2 Commerce extérieur

5. BANQUES ET ASSURANCES

6. ENERGIE

7. HYDRAULIQUE RURALE ET AGRICOLE

8. HYDRAULIQUE URBAINE ET ASSAINISSEMENT

8.1 Hydraulique urbaine

8.2 Assainissement

9. THEMES D'ETUDES

Annexe 1 : Rapport de la sous-commission Transports, Poste et
Télécommunications

Annexe 2 : Rapport de la sous commission Commerce, Banques et
Assurances

Annexe 3 : Rapport de la sous-commission Energie, Hydraulique
Urbaine et Rurale, Assainissement

1. INTRODUCTION

Les infrastructures en général, et particulièrement celle des transports et des télécommunications sont essentielles à la promotion de la production. C'est à ce titre qu'elles ont bénéficié du soutien permanent des pouvoirs publics tant en vue de promouvoir leur développement que pour leur assurer une gestion efficace. C'est pour cette raison que ces services ont connu des mutations profondes au cours des années passées.

Pour le secteur des transports, les mutations ont été introduites par le Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST). L'objectif principal du PAST étant de réunir les conditions d'une efficacité maximale du système au profit du secteur productif.

Pour les télécommunications et le secteur postal, la restructuration a commencé en 1985, avec la création de la SONATEL et de l'OPCE, qui consacre la séparation des activités de la poste d'avec celles des télécommunications.

L'objectif visé par cette restructuration était un regain d'efficacité des services : il s'agissait de faire en sorte que les ressources générées par les télécommunications soient utilisées en premier lieu pour le développement des infrastructures du secteur, de manière à fournir ce service à la majorité des sénégalais.

C'est dans le même ordre d'idée que l'Office des Postes et de la Caisse d'Epargne a été transformé récemment en Société Nationale.

Pour le secteur bancaire, la restructuration intervenue en 1989 visait une meilleure fonctionnalité du système, toujours au profit du secteur productif. Elle s'est traduite par la liquidation d'un certain nombre d'établissements financiers et la réorganisation des autres. Cette opération a été l'occasion, pour les pouvoirs publics, de se désengager sensiblement de la gestion du secteur.

Au niveau des autres infrastructures (énergie, assainissement, circuit de commercialisation...), la restructuration est à ses débuts : c'est le cas de l'énergie où elle se fera à travers le deuxième projet énergie et le troisième projet eau, tous deux en cours de finalisation.

La contribution du secteur tertiaire (composé pour une large part de ces services) à la formation du PIB (à prix constants 1987) serait la suivante de 1984 à 1993).

ds	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1225,0	1271,3	1329,3	1382,3	1452,4	1427,8	1491,8	1508,8	1552,8	1497,2
T.	585,5	597,5	646,3	667,6	688,0	689,8	710,5	730,0	759	735,5
NS	121,9	123,0	127,1	135,3	141,4	138,9	143,1	146,6	160,2	150,2
(1)	47,8	47,0	48,6	48,3	47,4	48,3	47,6	48,4	48,9	49,1
(2)	39,2	38,2	38,2	35,7	33,5	34,8	33,6	33,0	21,1	20,4

2. TRANSPORTS

Dans ce sous-secteur, les lacunes principales relevées au moment de la mise en place du PAST étaient le mauvais état des infrastructures dû à un entretien insuffisant, l'inefficacité des entreprises et des structures administratives du secteur, ainsi qu'une coordination insuffisante entre les différents modes de transport.

2.1 Transport Routier

2.1.1 Les routes

Le réseau routier sénégalais est long de 14 000 km environ dont 4 000 km en bitume. Une des caractéristiques de ce réseau est sa convergence vers Dakar qui s'explique par le poids économique de la capitale par rapport au reste du pays, ainsi que par la logique coloniale d'approvisionnement et d'exportation à partir de Dakar.

Par ailleurs, ce réseau n'est pas suffisamment relié à celui des pays limitrophes. Les quelques liaisons existantes sont récentes (vers la Guinée-Bissau) ; les autres sont inachevées (vers le Mali pour 50Km) ou à l'état projets (vers la République de Guinée).

Sur le Plan de la couverture du territoire national, il convient de déplorer la persistance de zones partiellement ou entièrement enclavées, notamment dans les régions périphériques. C'est le cas des régions du Nord, du Sud et de l'Est du pays.

Le réseau de pistes de production censé compléter le maillage du réseau routier est insuffisamment développé.

A tous ces points faibles du réseau national de route, il s'ajoute un autre qui atténue considérablement son efficacité : le mauvais état général de l'infrastructure qui résulte à la fois de conditions d'utilisation inadéquates (surcharge à l'essieu) et d'un entretien insuffisant.

2. 1.2. Le Parc Automobile

Le parc automobile est mal connu malgré l'opération de réimmatriculation intervenue à partir de 1989. D'après des estimations récentes de la Direction des Transports Terrestres, il serait composé de 111 000 véhicules environ dont près de 80% sont immatriculés dans la région de Dakar.

Ce parc se caractérise par sa vétusté. Son âge moyen serait en effet le suivant selon les catégories :

- 13 ans pour les véhicules particuliers ;
- 18 ans pour les voitures de transport de voyageurs ;
- 20 ans pour les véhicules de transport de marchandises.

Il semble que le niveau élevé des différentes taxes perçues par l'Etat ainsi que le fort taux d'intérêt des organismes de prêts en la matière, contribuent à mettre les prix des véhicules au delà du pouvoir d'achat des acteurs économiques.

Pourtant, le renouvellement régulier du parc est aussi vital que la mise en place des infrastructures, surtout au regard des problèmes de sécurité que cela pose par ailleurs. Il convient également de souligner les conditions d'exploitation difficiles liées à la dégradation du réseau routier qui, en plus de l'accélération de la vétusté du parc, génère des surcoûts de production.

C'est à ce titre qu'il faut saluer la décision prise par les pouvoirs publics de renouveler le parc de cars rapides.

Cette opération devra cependant être fondée sur une étude exhaustive et précise afin d'éviter les travers du passé. Il s'agit en particulier de bien définir le rôle de chaque intervenant, surtout celui de l'Etat et des opérateurs économiques.

2.1.3 Le transport interurbain

Le transport interurbain de marchandises et de voyageurs par route est une activité entièrement assurée par des privés. Son organisation reste donc très pragmatique, l'activité se limitant aux parties du territoire où existent de réelles possibilités de trafic et où l'état du réseau permet une desserte à des conditions acceptables.

Ces opérateurs sont d'un dynamisme tel qu'ils ont accaparé la plus grande partie du trafic existant, aux dépens des autres modes (ferroviaire et fluvial). Ainsi, hormis le transport minier, la route achemine l'essentiel du trafic de marchandises et de voyageurs. L'on note par ailleurs l'absence de coordination intermodale.

Pour le transport collectif de voyageurs, il n'existe pas toujours de "lignes" interurbaines directes à part celles reliant chaque point du territoire à Dakar.

La particularité du système de transport de marchandises et de personnes réside dans son caractère informel, se traduisant par une faible organisation et un manque notoire de transparence. De même, le type de matériel utilisé ne répond pas souvent aux attentes des opérateurs, surtout en matière de normes relatives aux conditions de transport des produits périssables.

Il est aussi à signaler l'absence de structure de coordination entre expéditeurs et transporteurs qui devrait garantir une meilleure adéquation entre la demande et la capacité offerte.

2.1.4 Le transport urbain

Le transport urbain n'est organisé que dans très peu de villes. A Dakar où l'ampleur de l'activité économique et la taille de la population rendent nécessaire un système de transport, les déplacements collectifs sont assurés par :

- des opérateurs privés (cars "rapides", Taxis urbains et taxis de banlieue) ;
- et trois opérateurs publics (Société des Transports en Commun du Cap-Vert-SOTRAC ; Société Nationale de Chemins de Fer du Sénégal (Petit Train Bleu - PTB), Chaloupe Dakar-Gorée).

Concernant les opérateurs privés, malgré leur appui dans l'enlèvement du trafic à Dakar, se pose le problème de la sécurité à bord des véhicules.

Il y a en outre un certain nombre de facteurs qui limitent l'efficacité de leur intervention, parmi lesquels :

- la vétusté du parc ;
- le mode d'exploitation anarchique ;
- l'insuffisance et la mauvaise exploitation des gares routières ;
- l'insuffisance de la formation des personnels roulants quant à la mission de service public qu'ils assurent ;
- le non respect de la réglementation et des dispositions du code de la route.
- l'absence ou l'insuffisance des sanctions, voire la complaisance des agents de l'Etat, intervenant dans le secteur.

De même, il existe un parc important de véhicules particuliers qui pose à la fois un problème de nuisance pour l'environnement et d'efficacité économique pour la collectivité.

La SOTRAC pour sa part, avec un parc nominal stabilisé ces 3 dernières années à 420 unités, connaît une baisse de ses activités, si l'on se réfère du parc exploité qui est passé de 302 à 200 véhicules par jour. Ces difficultés s'expliquent par :

- un service public insuffisamment rémunéré (compensation forfaitaire alors que la SOTRAC est soumise au régime de droit commun en matière de fiscalité depuis 1989).

- des facteurs internes dont une rationalisation incomplète du cadre de gestion et une forte pression syndicale.

- un environnement externe très défavorable (événements sociaux, structure urbaine, organisation du marché...).

- la SOTRAC dont le parc a un âge moyen de 9 ans se trouve confrontée au problème du renouvellement de son matériel.

Le deuxième opérateur public dans le transport en commun de personnes à Dakar est la SNCS (PTB). Mis en place en 1987 de manière "transitoire" en attendant l'avènement du véritable train de banlieue, le PTB fonctionne toujours, avec cependant une faible part du trafic : 2% selon les statistiques de la Direction des Transports Terrestres en 1992. Le nombre de passagers transportés par le PTB évolue cependant favorablement, passant de 3,5 en 1992 à 5 millions en 1994.

La connexion du PTB au réseau routier urbain selon le schéma des études relatives au train de banlieue ne se réalise toujours pas, faute d'un cadre institutionnel et d'investissements appropriés. A ce stade, la seule jonction qui existe se fait avec la ligne 21 de la SOTRAC desservant Keur Massar.

Il convient donc de noter que les objectifs du train de banlieue ne sont pas atteints et ne sauraient l'être dans la configuration actuelle de la desserte ferroviaire.

Le troisième instrument public intervenant dans le secteur est constitué par la chaloupe assurant la liaison Dakar-Gorée.

A ce niveau, se posent essentiellement deux difficultés :

- la compensation de la mission de service public ;
- et le renouvellement du matériel de transport.

A l'intérieur du pays, il convient de distinguer :

- le cas des villes capitales régionales où coexistent en général des taxis collectifs, des cars et des calèches avec des cas particuliers comme Kaolack où l'on trouve les vélos-taxis ;

- celles autres que les capitales régionales où il y a une prédominance des calèches comme moyen de déplacement.

En dehors de ces moyens motorisés ou tractés, la marche à pieds occupe une place centrale dans l'ensemble des déplacements puisqu'un déplacement sur deux par exemple à Dakar, se fait par ce biais ; cette proportion étant beaucoup plus importante pour le reste des villes. Cependant, ce mode n'est pas suffisamment pris en compte dans les politiques de transport urbain (insuffisance d'infrastructures y afférentes).

En ce qui concerne le transport urbain de marchandises, il se fait à travers les voitures, les charrettes et les véhicules à traction humaine ou "pousse-pousse". Ici il faut surtout signaler d'inadéquation des types de véhicules utilisés pour les livraisons terminales et l'encombrement de la circulation causé par les véhicules à marche lente.

2. 2 - Transport Ferroviaire

Il est le fait de deux sociétés : La société Nationale de Chemins de Fer du Sénégal (SNCS) et la Société d'Exploitation Ferroviaire des Industries Chimiques du Sénégal (SEFICS).

A elles deux, ces sociétés ont actuellement un parc de 31 locomotives (27 pour la SNCS et 04 pour la SEFICS) de puissance variable destinées au trafic minéralier, de marchandises et de voyageur international.

Les principales caractéristiques du sous-secteur sont :

- la chute générale d'activité observée essentiellement à partir de la décennie 70. Durant cette période, le chemin de fer a perdu une part importante de son trafic, notamment au niveau national, du fait essentiellement de la concurrence routière accentuée par des infrastructures ferroviaires en très mauvais état et de difficultés dans la gestion du sous-secteur.

L'état général des voies est acceptable. Toutefois, un tronçon de 180 km entre Tambacounda et Kidira se trouve dans un état de dégradation telle qu'il menace d'interrompre le trafic à tout moment.

Il faut noter toutefois, une reprise du trafic depuis l'exercice 82/83 grâce aux investissements du 5^e Plan 1980/85 qui ont permis notamment de faire face aux transports des matériaux du barrage de Manantali. La chute du trafic est particulièrement perceptible au niveau du trafic de voyageurs.

- la forte dépendance du trafic malien qui représente de nos jours près de 60 % du volume d'activité et 70 % des recettes de la SNCS ;

- un personnel dont la gestion a été rendue difficile, pendant longtemps, par l'existence de plusieurs statuts au sein de la SNCS, et une interférence syndicale excessive, ce qui se traduit par un

sureffectif difficilement supportable par le niveau des activités. Néanmoins l'accord d'établissement devant réunir le personnel au sein d'un statut unique a été signé à la fin de 1993.

- les difficultés dans la réalisation des investissements. Même les investissements d'entretien sont difficilement assurés, faute de crédits. Il s'en suit un taux de disponibilité faible du matériel roulant et un niveau de détérioration avancé des installations ;

- une santé financière précaire des sociétés intervenant dans le sous-secteur, matérialisée par un endettement de 44 milliards de FCFA. pour la seule SNCS ;

- un équipement trop important par rapport au niveau d'activité pour la SEFICS dont le nombre de locomotives (04) dépasse les besoins du trafic ;

- un dynamisme commercial insuffisant pour maintenir la part de marché du sous-secteur dans le trafic national ;

- un service de faible qualité : lenteur dans l'acheminement des marchandises, sécurité moyenne et mauvaises conditions de trafic.

Dans le cadre du PAST, toutes ces contraintes du secteur ont été ciblées et les solutions identifiées. Après trois ans de mise en oeuvre de ce programme, certaines des faiblesses recensées persistent encore, notamment les problèmes liés au transport de voyageurs et le non renouvellement des infrastructures en haute ligne, ce qui démontre leur caractère structurel. Ainsi le niveau d'activité continue de se réduire, entraînant un déficit de près de 2,6 milliards en 1994 aggravé, il est vrai par les effets de la dévaluation.

La contrainte principale du chemin de fer sénégalais est sa faible capacité à répondre efficacement aux grandes mutations de la période actuelle (vitesse, flexibilité, confort, sécurité).

Il importe en effet, pour le secteur, de se préparer à répondre le plus rapidement possible, à toutes les modifications qui interviennent en matière de transport.

C'est dans ce cadre qu'il faut analyser le projet en cours de création entre la Régie des Chemins de Fer du Mali et la SNCS, d'une société privée commune pour l'exploitation de la ligne Dakar-Bamako.

Par ailleurs, la décision récente de fermeture des lignes déficitaires de la SNCS devra être appréciée par rapport aux perspectives de développement régional.

2.3 Transport maritime

Le transport maritime assure près de 90% des échanges du Sénégal avec l'extérieur, pour l'essentiel à travers le port de Dakar.

Au niveau intérieur, il existe des ports secondaires à Ziguinchor, Kaolack et Saint-louis. Ce dernier port est cependant inactif depuis près de 20 ans malgré l'investissement important qui y a été effectué au début des années 80 pour la réalisation d'un quai de pêche, ceci compte tenu de son inaccessibilité.

Le port de Kaolack connaît également une faible activité du fait de l'existence de 2 ports privés (Salins et SONACOS). Toutefois le port de Ziguinchor connaît un accroissement remarquable d'activité du fait notamment de la mise en service d'un navire plus adapté de liaison avec Dakar et l'amélioration de la qualité de service.

Dans l'ensemble, les ports secondaires sont néanmoins utilisés en deçà des possibilités existantes.

Les contraintes majeures dans le développement du transport maritime sont :

- le fonctionnement déficient du dispositif mis en place par l'Etat, à l'instar des autres pays africains, pour permettre le développement d'un pavillon national. Il s'en suit une faible participation de l'armement national à l'enlèvement du trafic qui atténue les retombées du transport sur l'Economie nationale ;

- la faible participation des auxiliaires de transport nationaux du fait des moyens insuffisants, de l'environnement institutionnel défaillant et de l'intégration verticale dans le secteur ;

- le coût élevé de certains facteurs dont l'eau et l'électricité distribuées aux opérateurs économiques, en raison principalement du financement par le port des investissements de redistribution de l'énergie dans l'enceinte du port.

- le manque de productivité de la main-d'oeuvre docker, lié tant à l'équipement, à l'organisation des activités, qu'au comportement des hommes (formation, forte syndicalisation) ;

- des procédures douanières en mutation, mais non encore totalement adaptées à l'évolution technologique (Institution du sceau inviolable non encore adoptée) et des performances insuffisantes du système informatique (GAINDE) ;

- la limitation du tirant d'eau à 11m ;

- la faiblesse économique de l'hinterland du port de Dakar ;
- la mauvaise connexion du réseau de transport intérieur du port avec celui de la ville ;
- l'absence de connexions directes et efficaces sur un réseau de transport international ;
- l'encombrement de l'espace portuaire par les véhicules utilitaires du fait de l'absence d'aires de stationnement appropriées à l'extérieur et du non respect des règles d'accès au domaine portuaire ;
- l'insécurité sur les quais qui oblige les opérateurs à prendre en charge, eux-mêmes, un service de gardiennage pour leurs marchandises non conteneurisées ;
- la facturation, par les consignataires, de services de magasinage non rendus, alors la taxe de terre-plein est facturée par ailleurs par les services du port ;
- la dispersion des services intervenant dans les opérations d'enlèvement des marchandises qui fait perdre beaucoup de temps aux opérateurs ;
- l'encombrement exagéré de certains espaces portuaires par un entreposage indu qui entrave la fluidité du trafic. En effet, faute de pouvoir enlever leurs marchandises, les opérateurs sont obligés de les entreposer trop longtemps à quai.
- l'incompréhension des usagers devant la facturation de services non réellement rendus (ex "TS" de la douane) ;
- l'encombrement des environs du port par des marchés spontanés et le stationnement anarchique des véhicules utilitaires.

2.4 Transport aérien

2.4.1 Aérodromes

Dans ce domaine, l'activité est très fortement dominée par le trafic de l'aéroport international de Dakar. A l'intérieur du pays, il existe un réseau de 15 aérodromes de taille variable dont les plus importants restent ceux du Cap-Skiring, de Ziguinchor, de Saint-Louis, de Tambacounda et de Kolda.

Il existe également un réseau d'aérodromes privés soumis à homologation des autorités de l'aviation civile.

L'état des infrastructures de certains aérodromes nécessite une réhabilitation dans les meilleurs délais.

L'Aéroport de Dakar dispose d'installations lui permettant d'accueillir et de traiter tous types d'avions.

Toutefois ces installations qui sont loin d'être saturées connaissent des encombrements très importants aux heures de pointe dans l'aérogare.

En matière de sécurité et de sûreté, seul l'Aéroport de Dakar connaît une situation satisfaisante.

Du fait de l'occupation irrégulière de certains espaces aux abords de l'aéroport et du non respect de certaines normes de construction, des problèmes de nuisance et de sécurité se posent.

De même, l'exercice de certaines activités et le dépôt d'ordures aux alentours de l'aéroport compromettent les efforts de lutte contre le péril aviaire.

2.4.2 - Transport intérieur

Le transport intérieur est limitée par :

- Les faibles dimensions du pays qui, combinées à l'absence d'obstacles naturelles, ne favorisent pas le développement d'une telle activité ;

- le coût élevé du service par rapport au pouvoir d'achat de la population et aux prix appliqués dans les autres modes de transport ;

- des difficultés financières et techniques persistantes au niveau de Air-Sénégal qui rendent l'équilibre financier très précaire malgré les améliorations apportées à la situation nette des capitaux de l'entreprise.

- un transport sous régional limité par l'inexistence d'une flotte adaptée et un contexte socio-politique de la sous-région pas toujours favorable à une collaboration fructueuse entre compagnies.

2.4.3 Transport International

Il connaît une hausse depuis 1994 malgré que son niveau reste largement en deça de celui de 1988. (896 000 passagers en 1988 contre 779 000 en 1994).

Cette situation s'explique par la conjonction de plusieurs facteurs :

- facteurs socio-politiques : événements électoraux, Sénégal-Mauritanie, guerre du golfe etc... :

- le coût des touchées à Dakar-Yoff qui demeure important si l'on intègre l'assistance au sol et si l'on tient compte de la sous-utilisation des infrastructures rendant les coûts unitaires des services aéroportuaires élevés ;

- le déséquilibre entre les volumes de fret à l'importation et à l'exportation (rapport de 1 à 4), qui rend les coûts prohibitifs pour les marchandises de faible valeur ;

- l'absence de gare de fret périssable, donc de régulation;

- l'image de l'aéroport qui se trouve également affectée par :

. l'encombrement de l'aéroport par des personnes étrangères aux activités (faux porteurs, faux chauffeurs, mendiants etc...).

. la vétusté du parc de taxis assurant la liaison avec la ville et le puissant lobby des chauffeurs de taxis ;

. l'occupation anarchique de l'espace aéroportuaire : stationnements en dehors des aires, cantines etc...

3. POSTE ET TELECOMMUNICATIONS

3.1 - La Poste

Le réseau des bureaux de poste couvre l'ensemble du territoire national. Il a joué un rôle important dans la diffusion des services financiers en faveur des régions de l'intérieur : les Chèques Postaux et la Caisse Nationale d'Epargne sont encore les seules institutions financières présentes dans tous les départements. Actuellement, la poste est cependant soumise à de multiples contraintes qui limitent son développement et sa participation à la création de la richesse nationale.

Parmi ces contraintes on peut citer :

- les sujétions de service public : elles sont de plusieurs ordres :

* l'obligation d'installer, dans tout le territoire national des bureaux de poste dont la plupart ne génèrent pas suffisamment de ressources permettant la prise en charge de leur fonctionnement

* le développement non maîtrisé du réseau ;

* le maintien d'une organisation périmée en matière de distribution du courrier : les services de la poste sont en effet dans l'obligation de continuer à distribuer le courrier à domicile alors que les boîtes postales seraient de loin plus efficaces et moins coûteuses, d'autant plus qu'il y a défaut de numérotation des domiciles et de dénomination des rues ;

* l'obligation pour l'OPCE de placer ses avoirs au Trésor Public où le taux de rémunération a été pendant longtemps très faible par rapport à ceux pratiqués par le système bancaire.

La situation a tout de même changé depuis le dernier semestre de 1994 : le Trésor a sensiblement relevé ses taux. De plus, le Trésor entretient d'importants dépôts non rémunérés à la poste qui constituent une source appréciable de gains pour les services postaux.

Le coût des sujétions de service public estimé en 1993 à 2,2 milliards par an n'est pas pris intégralement en compte dans la rémunération que l'Etat doit verser à la société.

Dans le domaine des services para-bancaires de l'OPCE, l'on note :

- une croissance des dépôts de 13% l'an au niveau de la CNE ;

- une augmentation des mandats émis de 3% et de 9% pour les mandats payés grâce aux dispositions prises par la poste et le Trésor Public ;

- après une période d'évolution en dents de scie, la situation des chèques postaux semble réglée depuis deux ans.

La contrainte la plus importante reste cependant la difficulté des services de la poste, du fait surtout des sujétions de service public, à s'adapter au nouveau contexte économique caractérisé par une libéralisation accrue.

D'autres contraintes ont également freiné le développement de l'OPCE, comme l'obligation de recourir à des autorisations préalables pour les recrutements et l'achat de matériel ou de véhicule.

3.2 Les Télécommunications

Ce sous-secteur a fait l'objet d'un investissement massif à partir de 1985/86 qui a contribué à relever de manière significative l'efficacité des services, tout en accroissant l'importance de l'infrastructure. Les télécommunications sont ainsi devenues un secteur très dynamique :

- 18 milliards de F.CFA ont pu y être investis annuellement ;
- le nombre de régions administratives disposant d'un réseau téléphonique automatique est passé de 3 (sur 10) à 10, englobant la totalité des chefs lieux de départements et de sous-préfectures
- les régions périphériques ont été entièrement désenclavées grâce aux grandes réalisations de systèmes numériques assurant un quadrillage intégral des principales zones de concentration de populations.
- le nombre de lignes principales est passé de 20 000 en 1985 à 78 000 en 1995 ;
- la densité téléphonique (nombre de lignes pour 100 habitants) de 0,5 en 1985 à 0,90 en 1995.
- les entreprises disposent depuis 1988 de services de télécommunications adaptés (SENPAC, Téléphone mobile, vidéotex etc...).

L'importance et la fiabilité des installations ont été telles que plusieurs pays de la sous-région utilisent actuellement le réseau sénégalais dans leurs communications avec l'extérieur.

Le développement des télécentres privés et de la téléphonie rurale ont été des idées originales qui ont contribué à vulgariser l'usage du téléphone.

Le sous-secteur prend une part de plus en plus importante dans la création de la richesse nationale par un accroissement de son activité :

- le chiffre d'affaires de la SONATEL est passé de 18 milliards en 1985 à 40 milliards en 1993 et 57 milliards en 1994 ;
- la contribution au PIB national est de 2%.

En mettant en place une infrastructure de qualité au profit des opérateurs économiques, les télécommunications constituent un atout déterminant dans le développement du pays en offrant son appui au secteur de la production.

Le système de télécommunication reste cependant tributaire de nombreuses contraintes dont la plus importante est certainement le coût élevé des services, malgré la baisse au niveau mondial du prix des équipements. Plusieurs facteurs expliquent le niveau de ces coûts :

- l'importance des investissements réalisés dans un temps relativement court ;
- la lourdeur de la fiscalité frappant les équipements et les services de la SONATEL ;
- la politique financière de la SONATEL qui semble privilégier la constitution d'un autofinancement pour réaliser ses investissements à partir de ressources propres (35 milliards en 1994).

Tous les éléments évoqués plus haut ainsi que d'autres encore (comme l'instauration d'une TVA à taux élevé) contribuent à accroître considérablement le coût des services de télécommunications, réduisant du coup leur utilisation par le plus grand nombre ;

- un système de facturation incompris des usagers : les efforts faits pour tenter de créer un climat de confiance entre l'abonné et l'entreprise ont eu une portée limitée ;
- le faible développement des infrastructures dans les zones rurales : l'extension de ces infrastructures se heurte essentiellement au problème de la solvabilité du marché rural ;
- les délais et les coûts jugés excessifs pour le raccordement et la réouverture des lignes.

4. COMMERCE

4.1 Commerce intérieur

La politique de l'État, dès l'indépendance du pays visait :

- un approvisionnement permanent de l'ensemble du pays, en produits de toutes sortes, particulièrement en denrées de première nécessité;
- la garantie d'un prix unique pour chaque produit en tout point;
- la promotion du commerce des produits agricoles en vue d'assurer un revenu monétaire aux agriculteurs ;
- l'insertion des nationaux dans les circuits de distribution ;
- la promotion de l'hygiène dans le commerce de détail des produits alimentaires.

Pour atteindre ces objectifs, l'État s'est engagé très fortement dans l'activité commerciale en créant des structures étatiques chargées d'encadrer les opérateurs et même d'exercer cette fonction : la CPSP, la SONADIS et l'ONCAD sont des exemples de ce type de structure.

Cette expérience s'avèrera cependant très peu concluante au regard notamment de l'inefficacité de la plupart de ces structures et du déficit financier qu'elles ont engendré. C'est pour cette raison que, progressivement, la stratégie mise en place a été revue : actuellement, seule la SONADIS continue de fonctionner. La CPSP pour sa part est appelée à disparaître dans les prochains mois. La nouvelle politique de l'État en matière de commerce prône en effet le retrait des services publics de ce secteur au profit des opérateurs privés.

Concernant les objectifs rappelés plus hauts, ils ont connu un niveau de réalisation variable

- l'approvisionnement du pays connaît des difficultés persistantes pour les raisons suivantes :
 - . la persistance de zones enclavées et l'inexistence d'un réseau de pistes, permettant de desservir en permanence l'intérieur du pays : il s'en suit des ruptures non seulement pour les produits alimentaires, mais également pour les intrants de production et les produits sanitaires.
 - . le manque d'intérêt, pour les opérateurs privés, par rapport à certains marchés (ruraux) pour lesquels le niveau de profit ne justifie pas une intervention continue.

- La garantie d'un prix unique sur toute l'étendue du territoire voulue dans un souci de solidarité sociale a été remise en cause. Désormais, il est admis par exemple que chaque consommateur prenne en charge tous les coûts de transport des produits. La difficulté réside cependant dans l'incapacité pour les services public, de déterminer ces coûts de manière à empêcher des surfacturations.

- La promotion du commerce des produits agricoles se heurte à des difficultés liées au système de transport mais surtout au mode de consommation plus tourné vers les produits importés (c'est particulièrement le cas pour les céréales). La dévaluation aura certainement pour effet de corriger quelque peu cette tendance;

- Après des tentatives infructueuses de la part des pouvoirs publics, l'insertion des nationaux dans les circuits de distribution s'est faite d'elle même, à partir de 1989, à la faveur des événements sénégal-mauritaniens. Elle a été effective en particulier dans le commerce de détail, favorisée en cela par la crise économique qui rend les populations moins exigeantes par rapport à certains types d'emplois (notamment les emplois non salariés).

Aujourd'hui, la contrainte majeure de ce secteur reste l'atonicité des commerces : des regroupements (sous forme de centrales d'achat) auraient permis des économies dans l'approvisionnement.

- La promotion de l'hygiène reste une préoccupation majeure. Malgré toutes les campagnes d'information faites dans ce sens, le commerce se fait dans des conditions de salubrité à la limite de l'acceptable.

Les autres contraintes à un développement du commerce intérieur selon les orientations de l'État sont :

- le manque de transparence dans les opérations et procédures : il est difficile de reconstituer les éléments de coût d'un produit en vue de la détermination, par exemple, de la marge à chaque niveau du processus de commercialisation ;

- le manque de formation des opérateurs nationaux qui comprennent mal la notion de marge : ils ont ainsi tendance à la gonfler, sans tenir compte des conséquences sur le coût des produits ;

- le coût élevé des services, tant au niveau du port, pour les marchandises à l'import ou à l'export, qu'au niveau du transport intérieur ;

- l'inexistence d'instruments efficaces de contrôle de la qualité des produits qui atténue les opportunités offertes par la hausse enregistrée, depuis la dévaluation, dans la demande des produits locaux.

- la mauvaise organisation de la distribution qui conduit à des ruptures et à la spéculation ;
- la carence de spécialistes de groupage de transport (pour une meilleure utilisation des volumes disponibles) ;
- l'inexistence d'infrastructures d'accueil destinées à la commercialisation pour leur groupage, prestockage et conservation;
- l'insuffisance de la promotion des produits sénégalais à l'extérieur ;
- l'insuffisance du réseau bancaire intérieur qui, de surcoût, souffre d'une inefficience notable dans ses procédures de compensation des chèques entre banques de différentes régions : une transaction entre deux établissements financiers installés tous deux au Sénégal dure en moyenne 21 jours, alors que la même opération dure 48 heures au maximum entre Dakar et Paris. Cet état de fait, inacceptable avec les moyens de communication actuels, pénalise lourdement les opérateurs économiques.
- la mauvaise connaissance des marchés extérieurs ;
- l'inexistence d'un système d'information sur la disponibilité, la qualité, le lieu et le volume des produits commercialisables.

4.2 Commerce Extérieur

Ce secteur est marqué par un déficit persistant de la balance commerciale.

Durant la période 1981-84, la moyenne annuelle des importations a été de 318 milliards F.CFA contre 198 pour les exportations, soit un taux de couverture moyen annuel de 62%.

L'OCDE est à la fois le premier fournisseur et le premier client du Sénégal.

De 1988 à 1992, les exportations sénégalaises vers l'OCDE ont représenté, en moyenne, 55% de la valeur globale des exportations dont 52% pour les pays membres de la CEE.

Les importations en provenance de l'OCDE ont représenté, dans la même période, 67% de la totalité de nos importations dont 53% pour les pays de la CEE.

Nos relations commerciales avec les organismes et pays de la sous-région restent encore très

De 1988 à 1992, la part moyenne de la CEDEAO n'a été que de 14% dont 10% pour la CEAO.

Quant aux importations la part moyenne de la CEDEAO n'a été que de 12% (dont 6% pour la CEAO). La Côte d'Ivoire et le Nigéria totalisent 97% des importations sénégalaises en provenance de la CEDEAO.

L'examen de la structure des exportations indique trois produits dominants : produits arachidiers, phosphates et produits de la mer.

Les biens d'équipement (machines et appareils) occupent la première place des importations devant les produits pétroliers. Toutefois leur baisse constante constitue un sujet de préoccupation en raison de leur support à l'industrialisation.

Globalement, on dénote certaines faiblesses :

au niveau des exportations

. L'absence ou l'insuffisance de produits locaux de grande consommation tels que les produits énergétiques, alimentaires et les biens d'équipement ;

- l'insuffisance et l'absence de diversification des produits exportés ;
- l'insuffisante capacité de production de certaines entreprises.

au niveau des importations

une non-maîtrise due :

- aux habitudes de consommation tournées vers les produits importés ;
- au manque de suivi et de contrôle des politiques de protection des produits locaux ;
- à l'insuffisance des moyens de contrôle des importations (qualité et prix..)
- à l'insuffisance dans la diversification des sources d'approvisionnement.

La libéralisation de l'environnement du commerce international ouvre des opportunités pour les pays traditionnellement exportateurs de produits de base tels que le nôtre. Aussi, le secteur

primaire devrait-il être considéré comme un secteur réellement prioritaire dans les programmes d'exportation à moyen et long termes.

A titre d'exemple, la filière horticole constitue un segment de diversification à forte valeur ajoutée pouvant jouer un rôle essentiel dans l'équilibre de la balance commerciale.

Il est important cependant de lever les contraintes et facteurs de blocage qui entravent le développement du secteur et qui sont principalement :

- l'inexistence d'un mécanisme intégré et efficace de financement du développement des exportations et des actions de leur promotion par le secteur privé ;

- la dispersion et l'absence de coordination de la fonction de développement des exportations ;

- la cherté des coûts des facteurs de production ;

- l'insuffisante connaissance et exploitation du potentiel à l'exportation ;

- l'absence de diversification des débouchés ;

- l'insuffisance des services portuaires et maritimes, et des services de fret ;

- la mauvaise qualité des produits destinés à l'exportation ;

- les difficultés d'adaptation aux conditions des marchés extérieurs notamment ceux des pays développés ;

- l'absence d'un environnement juridique et administratif stable dans les anciens pays de la CEAO ;

- l'insuffisance dans la génération d'idées de projets d'exportation et dans leur réalisation.

5. BANQUES ET ASSURANCES

Le système bancaire chargé d'assurer le financement du secteur productif souffre au Sénégal des maux ci-après :

- une liquidité oisive (estimée à 76 milliards en 1992) placée dans le marché monétaire alors que le système productif souffre d'un manque chronique de crédits ;

- des taux d'emprunt élevés du fait du niveau de dégradation considérable des portefeuilles des banques secondaires, du poids des charges de structure, des arrières de l'État et d'une fiscalité lourde et complexe ;

- l'inexistence de compétence pour une appréciation correcte des risques encourus au moment des opérations de prêt ;

- l'insuffisante spécialisation des banques (crédits hôteliers et maritimes inexistant) ;

- la déficience dans la collecte de l'épargne (notamment par l'assurance et le système de retraite complémentaire) ;

- une utilisation limitée du système bancaire par le secteur productif (la banque peut par exemple être utilisée comme service de renseignement sur la qualité d'un client ou d'une branche d'activité) ;

- des conditions difficiles et complexes d'accès au système bancaire ;

- une utilisation insuffisante du mouvement mutualiste dans le financement du secteur productif.

6. ENERGIE

La politique de l'Etat dans ce secteur, qui reste un poste important des dépenses des ménages (électricité, carburant, eau) en même temps qu'un point central du système de production, repose sur deux objectifs principaux :

- se défaire de la dépendance extérieure en réduisant la consommation d'énergie d'origine pétrolière afin d'atténuer le déficit de la balance des paiements (la facture pétrolière était de 78,9 milliards de F CFA en 1994 équivalent à 10,38% des recettes d'exportation) ;

- rationaliser la consommation d'énergie aussi bien des ménages, de l'industrie et des transports, tout en préservant l'environnement.

La stratégie a consisté à développer les ressources nationales et à les substituer aux sources d'énergie conventionnelles, mais aussi à économiser les sources utilisées.

Cependant, malgré un potentiel énergétique assez diversifié (pétrole de Casamance, potentiel hydroélectrique, tourbe, gaz naturel, potentiel solaire, gisement éolien, ressources hydrauliques), la réalisation de ces objectifs s'est heurtée à deux contraintes majeures :

- la difficulté de mobiliser les ressources nécessaires à la mise en valeur de ces potentialités tout en poursuivant l'inventaire ;

- les risques écologiques liés à l'exploitation des combustibles ligneux et une rentabilité économique et financière incertaine pour la tourbe, la lignite, les énergies solaire et éolienne, de même que le manque de maîtrise technique de ces dernières sources.

Ainsi, la substitution de 10.000 tonnes de bois dès 1990 par le gaz et d'autres combustibles, prévue dans le cadre du RENES n'a pas eu lieu ; de même, la promotion des foyers améliorés et l'utilisation de la meule casamançaise ont donné des résultats mitigés en matière de réduction de la consommation de bois, faute d'avoir été utilisés à grande échelle.

En matière de production, la fourniture d'énergie électrique connaît un déficit important du fait de la lourdeur des investissements, des problèmes de gestion, du vieillissement des équipements et des pertes techniques et autres (de l'ordre de 20%) qui constituent autant d'entraves à l'accroissement de la capacité de production de la SENELEC. Ce coût élevé prive une frange importante de la population de ce service essentiel.

La part des produits pétroliers et de l'électricité dans les charges des entreprises reste toujours élevée. Cette situation est due, pour une large part, à la lourdeur de la fiscalité qui frappe les produits importés servant à produire ces sources d'énergie (droits de porte, taxes diverses, frais financiers ...)

7. HYDRAULIQUE RURALE ET AGRICOLE

L'ampleur de la sécheresse, l'accroissement de la population et la nécessité de satisfaire les énormes besoins en eau (humains, postoraux et agricoles) ont nécessité la mise en oeuvre d'une nouvelle politique en Juillet 1988 dont les axes majeurs sont :

- la sauvegarde des aquifères par l'amélioration de leur connaissance et de leur gestion ;
- la coordination des programmes de mise en valeur des eaux souterrains et de surface et une meilleure gestion des équipements ;
- la sécurisation de l'alimentation en eau des populations et du cheptel à travers la densification du réseau national de points d'eau pérennes ;
- l'amélioration de la qualité de l'eau ;
- la priorité à la maintenance des installations ;
- l'impulsion et la promotion d'une responsabilisation des bénéficiaires dans la gestion des infrastructures ;
- le développement des aménagements hydroagricoles et la protection des terres cultivables en vue de l'augmentation de la production agro-sylvo-pastorale.

Le secteur est cependant confronté à un ensemble de contraintes organisationnelles, financières et techniques qui entravent son développement, risquant à terme d'engendrer de graves problèmes sociaux :

- contraintes organisationnelles :

* manque de coordination entre le Ministère chargé de l'hydraulique, les ONG et les différents intervenants du monde rural,

- * absence d'un schéma directeur d'aménagement hydraulique du territoire,

- * absence d'un cadre juridique et réglementaire pour les comités de gestion qui rencontrent des difficultés de recouvrement des cotisations et connaissent des conflits de compétences avec les autorités locales.

- contraintes financières :

- * le coût élevé des ouvrages et de leurs équipements,

- * la lenteur des procédures de mobilisation des fonds,

- * le coût élevé des études et des recherches relatives à la connaissances des ressources,

- * le faible niveau de recouvrement des cotisations des comités de gestion qui réduit la capacité des usagers dans la prise en charge des investissements.

- contraintes techniques :

- * la contamination par invasion saline des eaux souterraines,

- * l'absence de connaissances poussées du "socle" qui limite le potentiel d'aménagement de l'aquifère,

- * la multiplicité des marques et des types d'équipements d'exhaure.

8. HYDRAULIQUE URBAINE ET ASSAINISSEMENT

8.1. Hydraulique urbaine

Malgré la mise en oeuvre d'importants projets, le déficit en eau se caractérise par une insuffisance toujours croissante. Pour Dakar, par exemple, ce déficit est passé de 90.000 m³/j en 1993 à 100.000 m³/j en 1994.

Le prix élevé de l'eau demeure un élément fort pénalisant pour les entreprises et les ménages.

Par ailleurs, plusieurs contraintes entravent le développement du secteur dont, notamment :

- la vétusté de certains installations ;
- le manque de moyens matériels et surtout financiers pour faire face à certaines opérations ;
- le manque de surveillance et d'entretien des installations ;
- le manque de transparence dans la tarification ;
- l'indifférence des populations vis à vis du bien public et le manque de scélérité dans les interventions en cas de problèmes sur le réseau.

8.2. Assainissement

En sus du défaut d'entretien des infrastructures, ce secteur souffre d'un manque de coordination des différents intervenants et de diverses contraintes exogènes :

- inadéquation entre plans directeurs d'urbanisme et d'assainissement ; c'est ainsi que certaines concessions sont inaccessibles aux services chargés de l'assainissement ;
- multiplication de l'habitat spontané irrégulier ;
- insuffisance de l'implication des services de l'Administration chargés de l'assainissement et de la SONEES dans les projets immobiliers ;
- inefficience des services chargés de l'enlèvement des ordures ménagères ce qui contribue à accroître l'insalubrité , notamment en saison des pluies ;
- l' ensablement des voiries ;
- faiblesse des ressources destinées à l'entretien des infrastructures ;
- défaut de sensibilisation et d'éducation des populations aux problèmes d'assainissement ;

Les taux de raccordement encore très faible est préoccupant à maints égards :

- les investissements onéreux sont sous-exploités pendant que les nuisances demeurent (les maladies à transmission hydrique sont en grande partie responsable du taux élevé de morbidité). La sous utilisation des réseaux pose le problème de leur rentabilité ;

_ les installations subissent une dégradation rapide due à des conditions anormales de fonctionnement.

- l'inexistence d'un code de l'assainissement finalisé, en harmonie avec les autres textes (codes de l'Eau, de l'Hygiène et de l'Environnement).

9. THEMES D'ETUDES

- 1) Train de banlieue ; examiner le cadre évolutif du Petit Train Bleu (statuts et moyens) en vue d'atteindre les objectifs du Train de Banlieue.
- 2) Transport routier : restructuration des professions, organisation du secteur (lignes à horaire) et renouvellement du parc (cars rapides).
- 3) Transport aérien : Etude comparative sur le déplacement ou le réaménagement/extension de l'aéroport de Dakar-Yoff.
- 4) Transport Maritime : Etude sur l'amélioration du schéma d'informatisation entre la Douane, le PAD et les utilisateurs des services portuaires.
- 5) Transport Ferroviaire : Etude d'impact de la fermeture de certains tronçons ferroviaires.
- 6) Télécommunications : Dakar Centre Régional d'Informations et de Télécommunications.
- 7) Coûts des facteurs : Etude de la structure des prix des principales exportations sénégalaises.
- 8) Epargne nationale : étude sur les possibilités d'utilisation des ressources des établissements financiers non bancaires et des assurances pour le financement du secteur productif.
- 9) Suppression du monopole de la SENELEC et service public.