



RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

RAPPORT DES TRAVAUX
DE LA PREMIERE SESSION ORDINAIRE
DU 10 MARS AU 29 AVRIL 2022



RAPPORT DES TRAVAUX
DE LA PREMIERE SESSION ORDINAIRE
DU 10 MARS AU 22 AVRIL 2022



Son Excellence Monsieur Macky SALL
PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL



Monsieur Idrissa SECK

Président du Conseil Economique, Social et Environnemental

SOMMAIRE

	Pages
Mot du Président	11
Résumé exécutif	13
Avis n° 2022-01 sur le Thème : « Transports routiers et modernisation du sous-secteur »	20
Sigles et abréviations	21
PREMIERE PARTIE : ETAT DES LIEUX	24
I. Cadre législatif, institutionnel et politique du sous-secteur des transports routiers	25
1.1. Cadre législatif et réglementaire	25
1.2. Cadre institutionnel et politique	26
II. Portées et limites des politiques, stratégies, programmes et projets pour l'amélioration de l'offre de service du sous-secteur des transports routiers	29
2.1. Infrastructures routières	29
2.2. Situation du parc roulant	32
2.3. Profils des conducteurs	34
2.4. Sécurité routière	34
2.5. Financement du sous-secteur	36
III. Nouveaux enjeux et défis du sous-secteur des transports routiers	37
3.1. Enjeux liés à la modernisation du sous-secteur	37
3.2. Défis liés à la modernisation du sous-secteur	38
DEUXIEME PARTIE : RECOMMANDATIONS	40
A. Au titre de l'amélioration du cadre légal et institutionnel	41
B. Au titre de la consolidation des acquis pour booster les performances du sous-secteur des transports routiers	42

C. Au titre des perspectives pour le développement des autoroutes et des moyens de transports capacitaires	47
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES I	48
ANNEXE I	49
Avis n° 2022–02 sur le Thème : « Autosuffisance et sécurité alimentaires »	51
Sigles et abreviations	52
PREMIERE PARTIE : ETAT DES LIEUX	55
I. Cadre législatif, réglementaire et institutionnel en matière d'autosuffisance et de sécurité alimentaires	56
1.1. Cadre législatif et réglementaire	56
1.2. Cadre institutionnel et politique	56
II. Opportunités, acquis et limites des politiques, stratégies, programmes et projets en matière d'autosuffisance et de sécurité alimentaires	57
2.1. Dynamique évolutive des politiques agricoles au Sénégal	57
2.2. Opportunités	59
2.3. Quelques résultats	59
2.4. Contraintes et limites	62
III. Nouveaux enjeux et défis pour l'atteinte de l'autosuffisance et de sécurité alimentaires	65
3.1. Enjeux	65
3.2. Défis	66
DEUXIEME PARTIE : RECOMMANDATIONS	68
A. Au titre de l'amélioration du cadre légal et institutionnel	69
B. Au titre de la consolidation des acquis et des nouvelles orientations pour l'effectivité de l'autosuffisance et la sécurité alimentaires	70
C. Au titre des perspectives pour la promotion durable d'une souveraineté alimentaire	75
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES II	77
ANNEXE II	79

MOT DU PRESIDENT

Le Conseil économique, social et environnemental (CESE) a tenu sa première session ordinaire de l'année 2022, du 10 mars au 29 avril 2022, conformément au décret n° 2022-391 du 03 mars 2022.

Les travaux se sont déroulés dans un contexte encore marqué par la Covid-19, mais aussi fortement exacerbé par les conséquences sociales et économiques de la crise en Ukraine, ainsi que la situation sécuritaire dans la sous-région, préjudiciables à la dynamique de reprise de la croissance dans laquelle notre pays s'était inscrit, avec le début de mise en œuvre du Plan d'Actions prioritaires ajusté et accéléré (PAP2A).

Au regard de ces défis, notre Institution a jugé opportun, pour sa première session ordinaire de cette année, d'axer sa réflexion sur les thèmes « Autosuffisance et sécurité alimentaires » et « Transports routiers et modernisation du sous-secteur ». Ils portent sur deux problématiques majeures qui sont au cœur du PAP2A dont le CESE est déterminé à accompagner la concrétisation, en tant que laboratoire d'idées et force de proposition pour les pouvoirs publics.

Ainsi, l'Avis sur le thème « Autosuffisance et sécurité alimentaires » trouve toute sa pertinence dans la quête de cette souveraineté alimentaire à laquelle le Président de la République accorde un grand intérêt, eu regard aux progrès et aux excellents résultats de notre pays dans le domaine de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche.

Quant au second Avis relatif au thème « Transports routiers et modernisation du sous-secteur », il est dicté par le fait que le transport routier constitue non seulement, le moyen de déplacement le plus important, mais aussi, un puissant vecteur d'inclusion et d'aménagement du territoire.

Les travaux de cette première session ordinaire ont enregistré dix-neuf (19) séances d'audition qui ont globalement mobilisé une soixantaine de structures institutionnelles et non-étatiques.

C'est le lieu de réitérer nos chaleureux remerciements aux ministres en charge respectivement des Relations avec les Institutions, de l'Agriculture, et des Transports terrestres, à leurs collaborateurs, ainsi qu'aux experts, universitaires, chercheurs, représentants de partenaires techniques et financiers, du secteur privé et de la société civile. Ils ont enrichi de fort belle manière nos travaux. Aussi voudrais-je saisir cette opportunité pour renouveler mes vives félicitations aux Honorables Conseillers qui, par leur engagement et leur détermination, ont contribué, aux côtés de l'administration, au bon déroulement et au succès de nos travaux.

A travers ces Avis, nous avons pu relever les difficultés des sous-secteurs concernés par les deux thèmes, et apprécier les multiples efforts déployés par le Gouvernement, grâce à ses ressources propres ou en collaboration avec ses partenaires techniques et financiers.

A l'évidence, l'étude relative au thème « Autosuffisance et sécurité alimentaires » montre que le Sénégal a déjà atteint l'autosuffisance dans certaines spéculations agricoles. Il est ainsi en bonne voie pour gagner le pari de sa souveraineté alimentaire, grâce, entre autres, à l'adoption et à l'opérationnalisation du mécanisme d'import-substitution dont l'étude vient d'être récemment validée.

De même, l'analyse découlant du second thème « Transports routiers et modernisation du sous-secteur », met en lumière la formidable dynamique de modernisation du secteur des transports terrestres engagée ces dernières années. Elle est illustrée, entre autres, par l'avènement des transports capacitaires avec le Train Express Régional (TER) et le Bus Rapid Transit (BRT), le développement fulgurant du réseau autoroutier et des infrastructures de désenclavement, comme les autoponts dans la Région de Dakar, les ponts de Foundiougne, de Marsassoum, et de Rosso-Sénégal, les routes et les pistes de production.

Au total, nous pouvons constater que le Sénégal est, sous le magistère du Président Macky SALL, solidement placé sur l'orbite de l'émergence.

Eu égard à l'urgence qui s'attache à la prise en charge des problématiques adressées par les deux thèmes de la session, nous sommes persuadés que les recommandations formulées à cet effet par le CESE, contribueront à une bonne mise en œuvre des politiques publiques, surtout dans ce contexte de relance de notre économie.

Monsieur Idrissa SECK

Président du Conseil économique, social et environnemental

RESUME EXECUTIF

Les déséquilibres résultant des changements climatiques, de la récurrence des crises sanitaires et des nombreuses situations d'instabilité géopolitique, constituent des menaces réelles qui imposent aux Etats de développer des stratégies d'adaptation ainsi que des réflexions prospectives, notamment aux plans de la souveraineté alimentaire et de la mobilité des personnes et des biens.

C'est dans ce cadre que le Conseil économique, social et environnemental (CESE) s'est autosaisi pour traiter des thèmes « Autosuffisance et sécurité alimentaires » et « Transports routiers et modernisation du sous-secteur », au cours de sa première session ordinaire de l'année 2022, tenue du 10 mars au 29 avril 2022.

Pour chaque thème, outre les constats établis sur le cadre législatif, réglementaire et institutionnel, les politiques, programmes et projets ainsi que les nouveaux enjeux et défis, des recommandations ont été formulées.

Thème I : Transports routiers et modernisation du sous-secteur

La Commission du développement territorial et local, en charge de l'étude du thème « Transports routiers et modernisation du sous-secteur » a auditionné vingt-six (26) structures et une personne ressource, en neuf (09) séances d'audition.

L'analyse des informations partagées à cette occasion a permis de réaliser un diagnostic exhaustif du sous- secteur et de formuler des recommandations.

1. En plus du droit communautaire, le Sénégal a adopté d'importants textes de loi pour l'organisation, le développement et le financement du secteur des transports terrestres, ainsi que la sécurisation des personnes et des biens, comme l'attestent les dispositions du nouveau code de la route et la mission assignée à l'Agence nationale de Sécurité routière (ANASER). Cependant, l'absence d'un dispositif approprié pour une large diffusion de ces textes de loi et les difficultés notées dans leur application limitent, en partie, les ambitions des pouvoirs publics.

Concernant la gouvernance du sous-secteur, d'importantes réformes ont été initiées pour renforcer les compétences du ministère de tutelle dans les domaines du pilotage stratégique des politiques, programmes et projets, même si la question du suivi et de l'évaluation demeure encore un sujet de préoccupation majeure. Aussi, les dysfonctionnements notés dans la régulation du sous-secteur sont à l'origine, entre autres, de la prolifération de nouveaux types de moyens de transport comme les « war-gaïndé », les « tiack-tiack », les « taxis clandos »,...

Pour booster le sous-secteur des transports routiers, la Lettre de Politique sectorielle de Développement des Transports (2021 – 2025) prévoit, en adéquation avec les priorités déclinées dans le Plan d'Actions prioritaires, ajusté et accéléré (PAP 2A), la réalisation de plus de 3 469 km de route pour un coût global de 2 605 milliards F CFA.

2. Le réseau routier classé du Sénégal s'étend sur 16 481 km contre 30 000 km pour le réseau non classé. Malgré les progrès notés depuis 2012 et les nombreux programmes ambitieux mis en œuvre par l'Etat, le réseau routier demeure encore peu performant et présente des disparités en ce qui concerne notamment sa répartition territoriale.
3. Le parc automobile sénégalais compte 789 851 unités à la date du 14 mars 2022 ; d'où la pertinence de booster le développement des types de transport capacitaire, comme le Train Express régional (TER), le Bus Rapid Transit (BRT), etc.
4. Dans le domaine de la sécurité routière, les résultats du Plan national mis en œuvre depuis 2011, ne sont pas très concluants au regard de la récurrence et de la gravité des accidents (5,5 accidents par jour) marqués par de nombreux cas de décès. En effet, selon la Banque mondiale, 60% des victimes (décès et blessures) dus aux accidents de la route sont en âge économiquement productif (15 – 64 ans) ; ce qui engendre des pertes évaluées à 7,8% du PIB. En plus de l'état défectueux des routes, de l'insuffisance des moyens des forces de défense et de sécurité, de la vétusté du parc automobile, le CETUD indique que 90% des accidents de la route résultent du comportement inapproprié des conducteurs.
5. Si plus de 1 069 milliards F CFA sont inscrits dans le PAP 2A pour la réalisation de nouvelles infrastructures routières, il n'en demeure pas moins que des contraintes sont notées dans la mobilisation effective des financements dédiés à l'entretien routier. En effet, pour la période 2022-2024, sur un budget estimatif de 614,9 milliards F CFA, seuls 150 milliards F CFA sont disponibles ; d'où un gap de plus de 464,9 milliards de F CFA.
6. Aujourd'hui, les leçons apprises des différents politiques, programmes et projets indiquent que les actions prioritaires à mettre en œuvre pour réussir la modernisation du sous-secteur des transports routiers, devront être axées sur : i) la densification du réseau routier classé, ii) la professionnalisation des métiers de chauffeurs avec des programmes de formation adaptés, iii) l'accélération du programme de renouvellement du parc automobile, iv) le renforcement des capacités d'intervention des forces de l'ordre et de sécurité, v) l'adaptation des mécanismes de financement du sous-secteur, etc.
7. Pour l'amélioration des performances du sous-secteur des transports routiers et la promotion de la mobilité durable des personnes et des biens, les seize (16) recommandations clés formulées par le Conseil économique, social et environnemental sont :
 - 1) renforcer, diffuser et rendre effectifs les textes de loi en vigueur ;
 - 2) améliorer l'orientation stratégique des politiques et programmes relatifs aux transports routiers, à travers l'élaboration d'un document de politique nationale des transports routiers au Sénégal et l'organisation de concertations nationales du sous-secteur ;
 - 3) optimiser l'organisation institutionnelle du sous-secteur des transports routiers ;
 - 4) poursuivre les efforts de densification et de modernisation des réseaux routiers classé et non classé, en assurant leur connectivité avec les modes de transport capacitaire ;

- 5) commanditer un inventaire exhaustif du parc roulant (véhicules particuliers, véhicules de transport urbain, interurbain et international, véhicules de transport de marchandises, véhicules de transport irrégulier, motos, tricycles, etc.) ;
- 6) prendre des mesures rigoureuses pour :
- ⊙ le renouvellement progressif du parc automobile ;
 - ⊙ la formalisation et l'encadrement des nouveaux types de moyens roulants pour les intégrer dans le système de transport routier ;
 - ⊙ la mise en place d'une politique rigoureuse de délivrance de certains documents relatifs au transport (licences, visites techniques, permis de conduire,...) ; et
 - ⊙ l'externalisation du contrôle technique, en signant des conventions avec des sociétés concessionnaires privées agréées, qui seront assujetties à des sanctions dissuasives en cas de non-respect des dispositions des cahiers de charges y afférents ;
- 7) engager une concertation nationale sur la professionnalisation des métiers du sous-secteur (conducteurs de personnes, conducteurs de marchandises, conducteurs de produits divers, gestionnaires de gares routières, etc.) ;
- 8) faire de la sécurité routière, une priorité nationale, en systématisant :
- ⊙ les mises en cohérence et aux normes des infrastructures routières y compris la signalisation routière verticale et horizontale ;
 - ⊙ l'amélioration du dispositif de contrôle et de surveillance routière, à travers:
 - la prévention et la gestion plus efficace de l'accidentologie routière ;
 - la création de fourrières régionales, cogérées par la police, les collectivités territoriales et les services du Trésor ;
- 9) assurer une meilleure fluidité du transport routier, en favorisant :
- ⊙ l'aménagement de ports secs et de plateformes logistiques multimodales le long des corridors routiers internationaux afin de décongestionner la circulation et limiter l'accès des poids lourds, notamment aux zones portuaires ;
 - ⊙ le désenclavement par voies maritime, ferroviaire et fluviale ;
 - ⊙ le développement des transports de masse, comme le BRT dans les grandes agglomérations ;
 - ⊙ l'aménagement de passages souterrains (tunnels) ou aériens (passerelles), à l'image des autoponts, pour pallier les embouteillages et faciliter, l'accès à la Gare du TER de Dakar ;

- 10) engager une réflexion rigoureuse sur la gestion des corridors pour lutter contre la surcharge des camions: i) appliquer le niveau des amendes fixé dans le Règlement 14 de l'UEMOA sur le poids à l'essieu, ii) imposer la décharge systématique des camions en surpoids et iii) renforcer la communication auprès des usagers et renégocier la convention avec la société Afrique Pesage ;
- 11) améliorer les systèmes d'assainissement pour assurer une plus grande pérennité des routes, surtout en milieu urbain ;
- 12) capitaliser et valoriser capitaliser et valoriser l'expertise du CEREEQ, et procéder à sa restructuration (élargissement de son champ d'actions, systématisation de son partenariat avec le FERA, optimisation de son apport dans la recherche sur les matériaux locaux pour la construction d'infrastructures routières durables, etc.) ;
- 13) renforcer les capacités de mobilisation des ressources dédiées au financement du sous-secteur ;
- 14) développer les modes de transport capacitaire en mobilisant les secteurs privés national et international pour mieux assurer la poursuite des opérations de transport urbain structurant (TER, BRT,...), surtout au niveau des localités à fort potentiel économique (Mbour, Touba, Kaolack,...) ;
- 15) restructurer les sociétés concessionnaires de services publics, en particulier la société Dakar Dem Dikk, pour mettre en place un parc de rabattement moderne adapté au nouveau type de transport tel que le TER et le BRT, afin d'optimiser ses coûts et l'appui requis pour le redéploiement en urgence de son plan de relance ;
- 16) étendre et densifier le réseau de transport autoroutier en cohérence avec le nouveau Plan national de l'Aménagement et de Développement territorial (PNADT), les orientations sur les plans économique, social et environnemental, le développement des Pôles-territoires et des agropoles, etc.

Thème II : Autosuffisance et sécurité alimentaires

Les échanges menés pendant les dix (10) séances d'audition organisées par la Commission du Développement rural, avec la participation de plus de trente-six (36) structures jouissant d'une expertise reconnue et l'exploitation des ressources documentaires disponibles ont permis d'appréhender certaines questions majeures relatives au thème « Autosuffisance et sécurité alimentaires ».

1. Aux plans législatif, réglementaire et institutionnel, les efforts consentis pour l'application effective de la loi n° 2004-16 du 04 juin 2004 portant loi d'orientation agro-sylvo-pastorale et la mise en œuvre de différents politiques, stratégies, programmes et projets n'ont pas encore permis au Sénégal de garantir une autosuffisance et une sécurité alimentaires durables.

Pour rappel, de nombreux investissements ont été consentis par l'Etat et ses partenaires techniques et financiers, pour booster le secteur de l'agriculture, y compris l'horticulture, l'élevage et la pêche.

2. Depuis 2014, grâce au Programme d'Accélération de la Cadence de l'Agriculture sénégalaise (PRACAS), une tendance haussière est régulièrement enregistrée dans la production de certaines spéculations telles que l'oignon, le riz, la pomme de terre, la carotte, l'arachide, le niébé, etc. Pour la consolidation de ces acquis, plus de 1021 milliards F CFA seront mobilisés au profit du secteur, dans le cadre du PAP 2A.

Toutefois, il sied de signaler que ce secteur connaît des contraintes majeures que sont principalement la forte dépendance à la pluviométrie, l'insuffisance des équipements, la détérioration progressive de la base productive dans le sous-secteur de l'horticulture (terres, eaux, intrants,...), le déficit d'infrastructures de stockage et de conservation, l'insuffisance des financements et des mesures d'accompagnement pour la valorisation des résultats de recherche, la transformation et la commercialisation des produits, etc.

3. L'élevage occupe plus de 550 000 ménages et contribue au PIB à hauteur de plus de 3,5%. Le Plan national de Développement de l'Élevage (PNDE), adopté en 2013 et actualisé en 2016 ainsi que la Lettre de Politique de l'Élevage (2023-2026), déclinent les ambitions de l'État pour ce sous-secteur, notamment en termes de productivité et de développement de chaînes de valeur.

Aujourd'hui, outre l'urgence de démultiplier les aménagements intégrés comme le Ranch de Dolly et les expériences pilotes des Domaines agricoles communautaires (DAC), l'alimentation du cheptel et l'accès aux intrants de base pour l'aviculture constituent des préoccupations majeures.

4. Le sous-secteur de la pêche contribue significativement au développement économique, sanitaire, social, environnemental et culturel du pays. C'est le deuxième poste d'exportation et mobilise un nombre d'emplois estimés à plus de 620 000. En 2021, la valeur commerciale des débarquements (458 930 tonnes) est évaluée à 224,391 milliard F CFA.

Avec la rareté des produits halieutiques, il est important de constater la tendance haussière des importations qui passent de 6 018 tonnes en 2019 à plus de 17 738 tonnes en 2021 ; d'où la pertinence de l'inscription de l'aquaculture parmi les projets phares du PAP 2A, avec l'ambition de produire plus 50 000 tonnes et la création de 20 000 emplois formels.

Pour réussir le pari de booster l'aquaculture, il convient d'améliorer l'accès à l'aliment et de diligenter l'application du Code de l'aquaculture adopté le 7 avril 2022, de mobiliser plus de ressources financières, en impliquant davantage le secteur privé, etc.

5. En pratique, au regard des avancées, des contraintes et des défis relevés, il ressort que l'atteinte de l'autosuffisance et de la sécurité alimentaires requiert une professionnalisation renforcée des acteurs du secteur de l'Agriculture, l'adoption de cadres de référence partagés pour une gestion plus efficace des déterminants de la base productive (terres, eaux, intrants,...), la systématisation de l'assurance agricole et l'alignement aux standards de compétitivité des marchés sous-régional, continental et international.
6. Pour garantir une production locale suffisante, une disponibilité et une accessibilité aux aliments qui répondent aux exigences de qualité et nutritionnelles, produits localement ou importés, en conformité avec les conditions des marchés et des engagements du Sénégal,

ainsi qu'à la stabilité du système d'approvisionnement, le Conseil économique, social et environnemental (CESE) a formulé dix-huit (18) recommandations. Il s'agit pour l'essentiel :

- 1)** de procéder à l'évaluation et à l'actualisation de la loi n° 2004–16 du 04 juin 2004 portant loi d'orientation agro-sylvo-pastorale, pour assurer une meilleure prise en charge des mutations notées dans le secteur et des orientations prospectives déclinées par l'Etat, notamment la mise en place progressive d'agropoles ;
- 2)** de promouvoir le dialogue agricole à travers l'organisation des « Assises nationales agro-sylvo-pastorales et halieutiques » pour la promotion d'une transition agro écologique durable, dans un contexte de changement climatique ;
- 3)** d'institutionnaliser l'organisation annuelle d'un Conseil interministériel sur la campagne du sous-secteur de l'horticulture pour une prise en charge plus rigoureuse des problèmes récurrents de stockage, de conservation, de commercialisation, etc. ;
- 4)** de porter, au moins, à cent (100 000 000 000) milliards F CFA le budget annuel dédié à la campagne agricole ;
- 5)** de territorialiser les politiques publiques visant l'autosuffisance et la sécurité alimentaires, voire la souveraineté alimentaire, au travers de plans départementaux et locaux ;
- 6)** de développer quatre nouvelles stratégies phares visant :
 - a)** la préférence alimentaire nationale ;
 - b)** la sécurisation des bases productives et l'intensification des investissements pour la consolidation des acquis des politiques, programmes et projets initiés dans ce cadre ;
 - c)** la promotion d'une approche filière, pour la réduction des importations des produits alimentaires de grande consommation comme le riz, le blé, le mil, le maïs, le sorgho,... ; et
 - d)** la gestion durable des ressources halieutiques et la restauration des écosystèmes marins ;
- 7)** d'accorder une plus grande priorité au développement des exploitations familiales, à la sécurisation des investissements et à la valorisation des produits agricoles locaux ;
- 8)** de renforcer les mesures de résilience aux changements climatiques pour une meilleure protection du cheptel ;
- 9)** de consolider les acquis et d'intensifier les initiatives visant l'amélioration de la productivité du cheptel, la conservation, la transformation et la commercialisation des produits et sous-produits d'origine animale ;
- 10)** de revaloriser le statut du Commissariat à la Sécurité alimentaire et renforcer sa capacité d'intervention pour le rendre plus opérationnel, notamment en le dotant de moyens en adéquation avec ses missions ;

- 11)** de soutenir et mobiliser les acteurs spécialisés dans la recherche, la formation et l'encadrement des producteurs tels que l'Institut de Technologie alimentaire (ITA), l'Institut sénégalais de Recherche agricole (ISRA), l'Agence nationale de Conseil agricole et rural (ANCAR), l'Agence nationale d'Insertion et de Développement agricole (ANIDA), l'Ecole nationale supérieure d'Agriculture (ENSA), etc. ;
- 12)** de créer de nouvelles conditions et prendre les mesures incitatives requises pour mieux structurer les filières du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique et impliquer le secteur privé national dans la production, le stockage, la conservation, la transformation et la commercialisation des produits générés ;
- 13)** de faire de la transition agro-écologique la boussole des politiques du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique au Sénégal et engager une réflexion sur la transformation des systèmes alimentaires ;
- 14)** d'encourager les initiatives de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) pour la mise en œuvre effective du programme dénommé « des systèmes alimentaires résilients vers l'alimentation saine pour les personnes vulnérables à la malnutrition au Sénégal (SARAS) » ;
- 15)** de prendre en compte les aspects de propriété intellectuelle liés à l'agriculture et à l'élevage contribuant au renforcement de la sécurité alimentaire.

AUTO- SAISINE

**AVIS N° 2022-01 SUR LE THEME
« TRANSPORTS ROUTIERS ET
MODERNISATION DU SOUS SECTEUR »**

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFTU	Association pour le Financement du Transport urbain
AGEROUTE	Agence des Travaux et de Gestion des Routes
AIDB	Aéroport international Blaise Diagne
APIX	Agence pour la Promotion des Investissements et des grands Travaux
ASP	Agent de Sécurité de Proximité
BCDR	Banque centrale de données routières
BRT	Bus Rapid-Transit
BTP	Bâtiments et Travaux publics
CEREEQ	Centre expérimental de Recherche et d'Etudes pour l'Équipement
CETUD	Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar
CFPTP	Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux publics
CNTT	Conseil national des Transports terrestres
CRD	Comité régional de Développement
DDD	Dakar Dem Dikk
DGCFEDSP	Direction Générale de la Coopération, des Financements extérieurs et du Développement du Secteur privé
DR	Direction des Routes
DSEPPP	Direction du Suivi et de l'Évaluation des Performances des Projets et Programmes
DTR	Direction des Transports routiers
FDTT	Fonds de Développement des Transports terrestres
FERA	Fonds d'Entretien routier autonome
GIE	Groupement d'Intérêt économique
LOTT	Loi d'Orientation et d'Organisation des Transports terrestres
MEPC	Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération
MFB	Ministère des Finances et du Budget
MITTD	Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement
PCGES	Plan Cadre de Gestion environnementale et sociale
PCZA	Projet d'Amélioration de la Connectivité dans les Zones agricoles du Nord et du Centre
PDZAM	Programme de Désenclavement des Zones agricoles et minières
PNADT	Plan national d'Aménagement et de Développement territorial

PNLT	Plan national de Logistique et Transport
PPP	Partenariat Public-Privé
PROMOVILLES	Programme de Modernisation des Villes du Sénégal
PSD	Programme spécial de Désenclavement
PSE	Plan Sénégal Emergent
PTG	Programme triennal glissant
PUDC	Programme d'Urgence de Développement communautaire
PUMA	Programme d'Urgence de Modernisation des Axes et Territoires frontaliers
PURD	Programme d'Urgence des Routes de Désenclavement
SSATP	Programme de Politiques de Transport en Afrique subsaharienne (Sub-Saharan Africa Transport Policy Program)
TER	Train Express régional
TRIE	Transport routier Inter-Etats
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
UGP	Unité de Gestion et de Planification
UNA PPP	Unité nationale d'Appui aux Partenariats Public-Privé
VDN	Voie de Dégagement Nord

Le Conseil économique, social et environnemental (CESE), dans le cadre des travaux de sa première session ordinaire de l'année 2022, s'est autosaisi pour traiter comme premier thème, « Transports routiers et modernisation du sous-secteur ».

A cet effet, l'étude a été confiée à la Commission du développement territorial et local présidée par Monsieur Mamour Ndary BA, avec comme rapporteur ad hoc Monsieur Fodé DIOP.

Conformément au Règlement intérieur de l'Institution et suite à l'adoption des termes de référence et du calendrier des séances d'audition par la Plénière, les échanges entre les Conseillers et les représentants des différentes structures, ont porté, principalement, sur :

- la revue du cadre légal, institutionnel et politique du sous-secteur des transports routiers ;
- l'analyse de la portée et des limites de l'offre de service dans le domaine des transports routiers ; et
- la formulation de recommandations adaptées aux enjeux et défis actuels pour améliorer les performances du sous-secteur et assurer la mobilité durable des personnes et des biens.

A cette occasion, ont été auditionnées une personne ressource et vingt-six (26) structures représentants des acteurs institutionnels, d'organisations socioprofessionnelles, non gouvernementales, du secteur privé, de partenaires techniques et financiers, et d'instituts de recherche. L'avant-projet d'Avis a été partagé et enrichi en inter-commission avant d'être soumis au Bureau, à la Conférence des Présidents et à la Plénière pour examen et adoption.

Le présent avis est structuré en deux parties. Dans la première partie, outre le cadre légal, institutionnel et politique, la portée et les limites des stratégies, programmes et projets pour l'amélioration de l'offre de service du sous-secteur des transports routiers, les nouveaux enjeux et défis, ont été examinés.

La seconde partie est consacrée aux recommandations formulées pour l'amélioration et la consolidation des acquis, aux fins de booster les performances du sous-secteur et orienter le développement du réseau autoroutier et des transports capacitaires.

PREMIERE PARTIE : ETAT DES LIEUX

I. Cadre législatif, réglementaire, institutionnel et politique du sous-secteur des transports routiers

Le Gouvernement a l'ambition de faire du Sénégal, un hub logistique intégré grâce au développement d'un réseau de transport multimodal et à la construction de plusieurs plateformes logistiques pour améliorer la mobilité des personnes et des biens. Le processus de modernisation du transport routier impulsé depuis quelques années, est sous-tendu par d'importantes réformes juridiques et institutionnelles ainsi que des politiques de développement dynamiques.

1.1. Cadre législatif et réglementaire

Pour prendre en compte les nouvelles exigences liées à l'évolution et à la normalisation du sous-secteur, le cadre légal et réglementaire existant est étoffé par :

- la loi n°2020-25 du 03 juillet 2020 portant orientation et organisation des transports terrestres, qui est alignée sur les objectifs du Plan Sénégal Emergent (PSE) ;
- la loi n° 2020-30 du 06 novembre 2020 portant création du Fonds d'Entretien routier autonome (FERA) ;
- la loi n° 2021-23 du 2 mars 2021 relative aux contrats de partenariat public-privé (PPP) abrogeant celle de 2014 ;
- le décret n° 2020-1786 du 23 septembre 2020 portant règlement de police et d'exploitation des autoroutes à péage, qui s'applique à toutes les infrastructures routières ;
- le décret n° 2021-411 du 30 mars 2021 fixant les règles d'organisation et de fonctionnement du Fonds d'Entretien routier autonome (FERA) ;
- le décret n° 2021-323 du 03 mars 2021 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement du Fonds de Développement des Transports terrestres (FDTT) ;
- le décret n° 2021-1443 du 27 octobre 2021 portant application de la loi n° 2021-23 du 2 mars 2021 relative aux contrats de partenariat public-privé ; et
- le décret n° 2021-1507 du 16 novembre 2021 portant création et fixant les règles de fonctionnement de l'Agence nationale de Sécurité routière (ANASER).

Le Sénégal dispose d'un nouveau code de la route qui intègre les modes de transport capacitaire comme le Train Express régional (TER) et le Bus Rapid-Transit (BRT), le permis à points, les variétés d'énergies naissantes, la biométrie, etc.

Le code de la voirie qui est dans le circuit d'adoption¹, constitue une grande innovation car, pour la première fois de son histoire, le Sénégal dispose d'une loi qui encadre, dans sa globalité, la gestion de la voirie et ses dépendances. Il vise à assurer la durabilité des infrastructures routières, la fluidité de la circulation, l'amélioration du dispositif de gouvernance du réseau routier classé, etc.

¹Projet de texte validé par le Comité technique du Secrétariat général du Gouvernement en septembre 2020

Dans la même veine, une étude diagnostique de l'impact des traversées de chaussée sur l'état du réseau routier et la production de directives et de guides techniques pour leur réalisation, sont également en cours.

1.2. Cadre institutionnel et politique

Les compétences en matière de transport n'étant pas transférées aux collectivités territoriales, l'Etat reste le seul organisateur public de la mobilité. Le cadre institutionnel tient compte de la transversalité du secteur et interpelle une pluralité d'acteurs étatiques.

En sus du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD), des entités comme le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD), l'Agence pour la Promotion des Investissements et grands Travaux (APIX), l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE), le Fonds de Développement des Transports terrestres (FDTT) et l'Agence nationale de Sécurité routière (ANASER), interviennent activement dans le développement de ce sous-secteur.

La coordination des interventions est assurée par la Direction des Transports routiers qui est présente dans tous les organes de gouvernance des programmes et projets concernant le sous-secteur. Elle effectue également un suivi très rapproché dans le cadre des comités techniques regroupant les structures impliquées dans l'établissement des cahiers de charges, la prévention des incohérences, etc.

Au niveau décentralisé, les comités régionaux de développement (CRD) et les conférences territoriales organisés régulièrement par les gouverneurs, permettent de minimiser les redondances et les incohérences dans les interventions des différents acteurs.

Le dispositif de suivi-évaluation mis en place par le Gouvernement pour favoriser la bonne exécution des programmes et projets structurants du sous-secteur, comporte plusieurs niveaux. Ils vont de la Direction du Suivi et de l'Évaluation des Performances des Projets et Programmes (DSEPPP), en passant par la Direction générale de la Coopération, des Financements extérieurs et du Développement du Secteur privé (DGCFFEDSP) et le Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération (MEPC) et/ou le Ministère des Finances et du Budget (MFB).

Par ailleurs, d'autres réformes structurelles sont amorcées pour une meilleure prise en compte des enjeux liés à la modernisation du sous-secteur. Il s'agit principalement :

- du Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD) dont les missions et le périmètre d'intervention ont été élargis à la faveur de la loi portant création du Conseil exécutif des Transports urbains durables « CETUDurable », votée le 07 avril 2022 ;
- de la gestion de la sécurité routière qui est confiée à l'Agence nationale de Sécurité routière (ANASER), récemment mise en place ;
- de la nouvelle loi relative aux contrats PPP consacrant la suppression du Conseil des Infrastructures et du Comité national d'Appui aux Partenariats public-privé et la création de l'Unité nationale d'Appui aux Partenariats public-privé (UNAPPP), du Comité interministériel et du Fonds d'Appui aux Partenariats public-privé ;

- de la LOTT de 2020 consacrant l'installation du Conseil national des Transports terrestres (CNTT) qui est, un organe consultatif, de concertation et de veille dont l'opérationnalisation n'est pas encore effective ;
- du Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux publics (CFPTP) qui s'oriente vers l'élargissement de sa palette de formation aux métiers du rail², entre autres, et de ses cibles à l'ensemble des acteurs du transport routier ; et
- du Centre expérimental de Recherche et d'Etudes pour l'Équipement (CEREEQ) destiné à disparaître, en faveur de la création d'un Laboratoire national de référence pour le contrôle des laboratoires d'essais et des études dans le secteur du bâtiment et des travaux publics.

Le Plan Sénégal Emergent (PSE) fixe les grandes orientations en matière d'infrastructures et de services de transport, à l'horizon 2035. La mise en œuvre des documents³ de politique sectorielle qui en découlent, a permis la privatisation de l'entretien routier, la restructuration des transports collectifs, la promotion des moyens intermédiaires de transport, la prise en compte des aspects environnementaux et la modernisation de l'administration des transports routiers.

Pour consolider les acquis, la Lettre de Politique sectorielle de Développement des Transports du MITTD pour la période 2021-2025, vise i) le développement d'infrastructures de transport routier et ferroviaire durables pour un désenclavement interne et externe du pays (OS1), ii) le développement et la modernisation des services des transports terrestres durables et intégrés (OS 2) et iii) l'amélioration de la gouvernance institutionnelle (OS3). Les axes stratégiques de cette politique routière se déclinent autour de la mise en œuvre de 68 projets et programmes pour la réalisation de 3469 km de route, évalué globalement à deux mille six cent cinq (2605) milliards F CFA.

Le dispositif de gestion de l'entretien du réseau routier, fortement renforcé grâce à la réforme, du Fonds d'Entretien routier autonome (FERA), a permis de mettre à niveau une bonne partie du réseau revêtu et d'améliorer son niveau de service. Ainsi, le réseau routier national qui, à la fin des années 2000 était classé parmi les plus mauvais d'Afrique subsaharienne⁴, occupe aujourd'hui la 7ème place en Afrique⁵, en termes de qualité. Le FERA parvient à satisfaire 50%⁶ des besoins en entretien routier exprimés.

Aux fins de renforcer la gestion du sous-secteur, le Programme d'Appui à la Gouvernance des Transports (PAGT) apporte une assistance technique pour l'opérationnalisation de la Banque centrale de Données routières (BCDR), la fluidité du transport sur les corridors internationaux, la programmation et le financement de l'entretien routier, ainsi que la sensibilisation sur différentes problématiques, telles que la limitation de la charge à l'essieu, la préservation du patrimoine routier, la sécurité routière, les changements climatiques, les pollutions et nuisances, etc.

²Le Centre de formation aux métiers du rail existe dans l'organigramme du MITTD, il n'est pas encore opérationnalisé

³Programme d'Appui au Secteur des Transports et à la Mobilité urbaine et rurale (PATMUR) ; Lettre de Politique Sectorielle des Transports (LPST) 2016 – 2020 ; Plan national de Sécurité routière ; Schéma directeur routier et autoroutier national, à l'Horizon 2035.

⁴Communication AGEROUTE, séance d'audition n°3

⁵Communication FERA, séance d'audition n°4

⁶Ibidem

Toutefois, en dépit des efforts de modernisation et de professionnalisation déployés, le sous-secteur des transports routiers reste encore confronté à certaines contraintes.

En effet, la libéralisation du sous-secteur a contribué à renforcer le système de transport informel avec une multiplication des opérateurs privés intervenant dans diverses formes de transport et l'avènement de nouveaux types de moyens roulants («thiack tiack», « taxis clando », «wargaindé», etc.). Il s'y ajoute l'augmentation des parcs automobile et des deux roues motorisées, la ruée des charretiers et tricycles vers les villes et les grands axes routiers. Ces mutations combinées à la lenteur notée dans les procédures d'adoption des textes susmentionnés, engendrent des difficultés dans la régulation du sous-secteur et le contrôle du respect des dispositions réglementaires (surcharge, transport mixte de personnes et de marchandises, perception de frais illicites, répartition de l'actionnariat des entreprises communautaires intervenant dans le sous-secteur,...).

Les transporteurs de marchandises dénoncent les pratiques malveillantes de certains agents de sécurité en faction au niveau des postes de pesage qui les obligent souvent à s'acquitter de sommes indues.

Les risques sécuritaires sont amplifiés avec l'application des dispositions du décret de 2021 instituant la diminution considérable des points de contrôle sur les corridors routiers internationaux suite aux revendications des syndicats de transporteurs.

Le cadre institutionnel reste caractérisé par les insuffisances notées dans l'harmonisation des interventions visant le désenclavement des territoires par voie routière et une faible articulation des acteurs, notamment entre le MITTD et les agences d'exécution.

Le dispositif de suivi-évaluation des programmes et projets concernant le sous-secteur des transports routiers souffre :

- d'une insuffisance de ressources humaines, financières et logistiques leur permettant l'organisation régulière de missions de suivi sur le terrain ;
- de difficultés dans la remontée des données ;
- de l'indisponibilité et du manque de réactivité de certains points focaux ;
- de la réticence à partager des informations relatives à la mise en œuvre des projets ;
- de l'absence de représentants du Ministère de l'Economie, du Plan et de la Coopération (MEPC) dans certains comités de pilotage de projet ; et
- de la non implication systématique de la Direction du Suivi et de l'Evaluation des Performances des Programmes et Projets (DSEPPP) qui relève du MEPC aux missions de supervision et d'évaluation de programmes et projets relatifs au sous-secteur.

L'évaluation de la mise en œuvre des stratégies politiques concernant le sous-secteur a mis en évidence des limites liées au financement, à la sécurité routière (bilan des accidents en 2014-2018 : environ 2800 morts dont 83% en interurbain)⁷, à la gestion et à l'entretien du réseau routier non classé, à la promotion de la recherche et la valorisation des matériaux locaux dans la construction d'infrastructures routières. Aussi la performance du MITTD dans l'exécution des politiques, programmes et projets touchant les transports routiers reste relativement moyenne, avec un indice de 0,61 en fin 2021.

⁷Communication du CETUD, panel sur le civisme et la citoyenneté, deuxième session ordinaire 2019, CESE Sénégal

Les faits, les pratiques, les irrégularités et les abus constatés sur les corridors, notamment sur l'axe Dakar-Bamako, entachent la mise en œuvre des mesures communautaires de facilitation des transports routiers inter-Etats mises en place par l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). Les usagers subissent les conséquences de la non application intégrale des réformes adoptées, de la complexité des procédures et des documents administratifs, du faible engagement des acteurs, de l'insuffisance et de la dispersion des moyens d'action, du manque de coordination et d'harmonisation du contrôle routier et identitaire dans l'espace, etc.

II. Portées et limites des politiques, stratégies, programmes et projets pour l'amélioration de l'offre de service du sous-secteur des transports routiers

En cohérence avec les orientations stratégiques de l'Etat, le cadre opérationnel a subi une forte évolution en lien avec les infrastructures, la situation du parc automobile, la sécurité routière et le financement.

2.1. Infrastructures routières

Au Sénégal, le réseau routier classé s'étend sur 16 481 km, contre 30 000 km pour le réseau non classé, essentiellement en terre et généralement non aménagé. Le réseau routier revêtu représente seulement 40% du réseau national, soit 6569 km, tandis que le réseau non revêtu occupe 60% du réseau classé. Ce réseau compte également 175 ponts et 216,6 km d'autoroutes dont 46,6 km⁹ concédés et 170 km¹⁰ réalisés au moyen d'un financement public.

Le réseau autoroutier national est en pleine expansion, et enregistre, en plus de celles en exploitation d'une longueur totale de 214 km : i) des tronçons en phase d'instruction (prolongement de la VDN sur 38 km et l'autoroute Dakar - Saint Louis longue de 200 km), ii) les tronçons en cours de démarrage (Mbour –Fatick–Kaolack d'un linéaire de 100 km) et iii) des tronçons en cours d'études (Thiès – Tivaouane : (20 km) avec un tracé disponible, et Kaolack – Tambacounda : (280 km), Saint Louis – Rosso : (100 km), Diourbel – Kaolack : (65 km) dont les tracés sont en cours d'identification).

Les tarifs appliqués sur l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio-AIBD ont connu une baisse¹¹ significative en 2018 sous l'impulsion de l'Etat. Le taux de satisfaction globale des usagers s'est nettement amélioré en passant de 59,9% en 2019, à 69,40% en 2020 et ensuite à 72% en 2021¹².

D'importants progrès ont été notés dans le cadre de la modernisation et du développement du secteur des transports routiers. En 2021, le sous-secteur a engrangé les résultats suivants: réalisation de 200 km de routes revêtues ; achèvement de 7 projets structurants (autoroute AIBD – Mbour, autoroute Ila Touba, autoponts de Yoff, de Saint-Lazare & de la Cité Keur Gorgui, routes de Fadiara-Bakel, ponts de Foundiougne et de Marsassoum) ; plusieurs projets en cours de réalisation dont le BRT, l'autoroute Mbour- Fatick- Kaolack, l'autoroute Dakar-Tivaouane - Saint-Louis , prolongement de la VDN et 21 projets en perspective, etc Il s'y ajoute les grands programmes de désenclavement dont le Programme d'Urgence de Développement communautaire (PUDC), le Programme d'Urgence de Modernisation des Axes et Territoires frontaliers (PUMA) et le Programme de Modernisation des Villes du Sénégal (PROMOVILLES). L'aménagement progressif de voies réservées aux motos sur la VDN est également à considérer.

⁸Communication DSEPP, séance d'audition n°6

⁹5 km entre Malick SY- Patte d'Oie et 41,6 km concédés à SENAC SA entre Patte d'Oie-Diamniadio-AIBD

¹⁰Autoroute Ila Touba (115 km) et AIBD-Mbour-Thiès (55 km) directement exploitées par l'AGEROUTE

¹¹Communication APIX, séance audition n°1

¹²Ibidem

Les effets positifs induits de toutes ces initiatives se traduisent par l'amélioration très appréciable de la mobilité urbaine et interurbaine, du niveau de service des infrastructures routières, de l'accès aux services sociaux de base, etc.

Les indices d'accès routier des régions situées à l'Ouest et au Sud-Ouest varient entre 90% et 100%, tandis que ceux des zones Centre et Est sont de l'ordre de 60% : Matam (56%), Kaffrine (58%), Fatick (61%), Tambacounda (61%) et Louga (60%)¹³. Partant de l'analyse de ces indices, les réformes engagées dans la planification et le développement du réseau routier consacrent l'approbation et la réalisation du Programme d'Urgence des Routes de Désenclavement, du Programme de Désenclavement des Zones agricoles et Minières (PDZAM), du Projet d'Amélioration de la Connectivité dans les Zones agricoles du Nord et du Centre (PCZA), du Programme spécial de Désenclavement qui intègre la mise à niveau du Corridor Dakar-Bamako (Route nationale n°7 reliant Mako-Kédougou-Saraya et Moussala sur 160 km), etc.

Conformément aux principes guidant leur conception et leur réalisation, la pérennisation des infrastructures routières passe nécessairement par un entretien périodique et la mobilisation de ressources dédiées.

Ainsi, la stratégie de gestion de l'entretien routier s'adosse sur un Programme triennal glissant (PTG)¹⁴. Le FERA évalue l'ensemble des besoins en entretien sur trois (03) ans, les hiérarchise et propose un plan d'intervention sur la même durée. Ces données alimentent, en grande partie, le Programme d'Entretien routier annuel piloté par l'AGEROUTE et qui concerne le réseau classé. L'entretien du réseau routier non classé relève de la compétence des collectivités territoriales qui bénéficient de l'appui du FERA pour le curage des ouvrages d'assainissement et le désensablement des routes revêtues, l'entretien des pistes par cantonnage et des travaux mécanisés d'entretien périodique.

Le réseau routier national connaît une amélioration continue de sa qualité avec des taux de routes en bon/moyen état évalué à 84 % pour les routes revêtues et 58 % pour les routes non revêtues en 2021, contre respectivement 60 % et 39 % en 2010¹⁵. Compte tenu de leur importance, des efforts sont également déployés pour maintenir le service des corridors inter-états à un niveau optimal¹⁶.

Pour promouvoir la participation communautaire, certains projets et programmes la prennent en charge dans la planification et la gestion des infrastructures. Ainsi, le PUDC invite les populations bénéficiaires, en lien avec les services forestiers partenaires, à réaliser des plantations d'essences adaptées au milieu, tout le long des pistes en construction pour les protéger des phénomènes érosifs hydriques et/ou éoliens. De même, le PROMOVILLES signe des conventions avec les collectivités territoriales avant le démarrage des travaux pour définir leur rôle dans l'entretien des ouvrages réalisés, en tenant compte de leurs capacités techniques et financières qui limitent leurs interventions aux travaux de nettoyage et de curage. Les travaux de maintenance plus complexes sont pris en charge dans le cadre du FERA.

Aussi, dans le cadre de la mise en œuvre des Plans de Gestion environnementale et sociale (PGES) relatifs aux programmes et projets routiers, les mesures d'atténuation des impacts négatifs sont prises en charge et intégrées dans les coûts des travaux.

¹³Communication Direction des Routes, séance audition n°2

¹⁴Les Programmes triennaux glissants (PTG) se succèdent depuis la mise en place du FERA par décret n°2007-1277 du 30 octobre 2007

¹⁵Communication AGEROUTE, séance d'audition n°3

¹⁶Communication AGEROUTE, séance d'audition n°3

Malgré ces évolutions notables, le réseau routier demeure encore de faible capacité, peu performant et inégalement réparti. Il présente des disparités en ce qui concerne notamment sa répartition territoriale.

Le développement des infrastructures routières est entravé par :

- ① une connectivité interne peu satisfaisante ;
- ① les insuffisances de balisage, de signalisation verticale et horizontale, d'éclairage ;
- ① l'étroitesse des routes, notamment dans les zones frontalières qui subissent une forte affluence, de véhicules de transport de marchandises et de personnes ;
- ① la faible qualité des services d'assistance et d'entretien délivrés sur les autoroutes à péage entraînant parfois des embouteillages pouvant durer plusieurs heures ;
- ① une faible adéquation entre les caractéristiques des routes et les besoins de mobilité (exemple : existence de lignes continues sur plusieurs kilomètres sans sortie de route, ni aires de stationnement);
- ① des contraintes spatiales illustrées le plus souvent par des routes et leurs dépendances encombrées par les activités informelles (commerce, artisanat,...), les épaves de véhicules, le stationnement anarchique, le dépôt de matériaux de construction et de gravats, etc. ;
- ① l'installation anarchique par les populations de ralentisseurs préjudiciables aux véhicules, car ne respectant pas les normes requises ;
- ① la détérioration accélérée et prématurée des routes, accentuée par le non-respect des normes relatives à la charge à l'essieu ;
- ① l'inexistence d'un cadre cohérent et harmonisé de gestion du réseau routier non classé ;
- ① le défaut de planification globale pour le bitumage des pistes rurales ;
- ① le manque de concertation avec les collectivités territoriales dans la planification et la réalisation d'infrastructures de transport (exemple : à Sédhiou, la construction des pistes sur la RN4¹⁷ s'est faite sans l'implication des collectivités territoriales et sans réhabilitation des sites abritant les travaux, les populations impactées ne cessent d'interpeller les élus locaux) ;
- ① des retards dans la réalisation de certaines infrastructures routières annoncées depuis des années ; ce qui suscite l'inquiétude des populations (exemple : Boulevard de l'Emergence à Kaolack initié par PROMOVILLES, Pont de Dimat Walo à Podor dont la première pierre a été posée il y a trois (3) ans,...) ;
- ① les insuffisances notées dans la maîtrise des emprises dédiées à la réalisation d'infrastructures de transport routier, car : i) les plans des réseaux sont rarement à jour et, dans bien des cas, les installations des sociétés concessionnaires (SONATEL, Sen-Eau, SENELEC,...) ne sont découvertes qu'après le démarrage des travaux ; ii) les dévoiements de réseaux engendrent aussi des surcoûts et rallongent des délais de réalisation, etc. ;

¹⁷Par le Programme d'Appui aux Communes et Agglomérations du Sénégal (PACASEN)

- des contraintes notées dans la mise en œuvre des projets et programmes, et relatives :
 - à la disponibilité des emprises et assiettes foncières et à la prise en compte rigoureuse des aspects environnementaux et sociaux ;
 - à la levée de conditions suspensives, notamment pour les programmes et projets financés avec le concours de partenaires techniques et financiers ;
 - au paiement tardif des entreprises et autres prestataires ;
 - aux lenteurs relevées dans les procédures de passation de marché, de délivrance d'avis de non objection, d'établissement d'attestations d'existence de crédits, etc., en plus des recours abusifs ;
 - au respect des critères de décaissement ; et
 - à la disponibilité des contreparties financières de l'Etat ;
 - à l'impact de la pandémie de la Covid-19 et autres facteurs exogènes sur les délais d'exécution ;
- l'insuffisance des ressources dont dispose le FERA pour couvrir l'ensemble des besoins en entretien routier exprimés ; et
- la récurrence des plaintes par rapport à la cherté des tarifs appliqués au niveau des autoroutes à péage.

2.2. Situation du parc roulant

A la date du 14 mars 2022¹⁸, le parc de véhicules immatriculés au Sénégal s'élève à 789851 unités et présente de fortes disparités territoriales. Les régions de Dakar et de Sédhiou enregistrent respectivement le taux le plus élevé (66%) et le taux le plus faible (01%) du volume des immatriculations. La concentration du parc dans la Capitale représente 06 fois celle de la Région de Thiès (2ème région) et quatorze (14) fois celle de la Région de Diourbel (3ème région).

Au plan national, quatre (4) types de transport routier sont distingués¹⁹ :

- le transport urbain représenté principalement par Dakar Dem Dikk (DDD), les artisans transporteurs regroupés en syndicats, l'Association de Financement des Professionnels du Transport urbain (AFTU), les taxis clandos, les deux roues (thiack-thiack, djakarta, etc.) ;
- le transport interurbain national et sous régional qui comporte Sénégal Dem Dikk, des sociétés de transport nationales et sous-régionales, les liaisons communément appelées « Horaires » desservant toutes les régions du pays, villes comme villages, etc. ;
- le transport rural et urbain-rural concernant les artisans locaux qui l'exercent avec des véhicules très vétustes, des motos « Jakarta », etc. ; et

¹⁸Volumétrie de Capp Karangé, communication Direction des Transports routiers, séance audition n°1

¹⁹Etat des lieux du sous- secteur du transport routier au Sénégal et stratégies politiques de modernisation

- le transport de marchandises, d'hydrocarbures et de produits dangereux qui est l'apanage des sociétés nationales et sous-régionales spécialisées dans le transport logistique, la manutention, etc.

Dans un souci d'amélioration de la mobilité urbaine et de la qualité de l'offre de transport, le Programme de Modernisation des Transports urbains²⁰ a été étendu aux capitales régionales en 2015. Depuis lors, 3000 véhicules neufs sont en exploitation à Dakar et dans les autres régions avec 10 000 emplois directs créés.

L'introduction des transports capacitaires et l'aménagement équilibré des territoires sont marqués par :

- la requalification urbaine le long du corridor ;
- la restructuration globale du réseau de transport public à Dakar (rabattement par bus : 60% pour le BRT et 90% pour le TER) ;
- la mise en œuvre du projet BRT.

Ce dernier point, faut-il le souligner, est le 1er projet PPP dans le domaine des transports urbains. Il bénéficie du plus important financement²¹ de la Banque mondiale au Sénégal et est inscrit au titre des contributions du Sénégal à la réduction des gaz à effet de serre. En termes de bénéfices socio-économiques, le BRT offre²² un gain d'accessibilité, une augmentation du potentiel de desserte, des gains en émission de carbone et une rentabilité économique pour la collectivité et un opérateur privé.

A l'horizon 2035, la vision 2035 de la mobilité urbaine à Dakar porte sur la promotion d'une « mobilité verte », inclusive et adaptée aux changements climatiques.

En pratique, le Gouvernement entend :

- assurer la bonne gestion des gares routières urbaines à travers :
 - un programme pluriannuel d'investissement d'environ 220 milliards FCFA, dont 35 milliards de FCFA pour la première phase dédiée aux gares principales ;
 - la mise en place d'un cadre de partenariat avec les collectivités territoriales pour la gestion concertée des gares et aires terminales ;
 - un mécanisme de financement innovant (PPP, etc.) pour des projets métropolitains ;
- impulser, au niveau de Petersen (investissement estimé à 133 milliards F CFA), un développement basé sur un aménagement urbain, axé sur le transport en commun (TOD : Transit Oriented Développement) ;
- favoriser l'inter-modalité dans l'aménagement de la Place des Tirailleurs pour, entre autres, faciliter l'accès à la gare du TER et améliorer la fluidité du trafic ;

²⁰Projet de renouvellement du parc de transport

²¹Mécanisme de financement nouveau, 1er financement GCF sur un projet de transport

²²Etude socio-économique du BRT

- mettre en place un système de transport par câble à Diamniadio (investissement estimé entre 35 à 40 milliards FCFA pour 15 000 voyageurs par jour en 2024) ;
- consolider le développement des transports de masse par l'extension des travaux du Train Express Régional (bi-mode : électrique et diesel) et du Bus Rapid Transit (100% électrique);
- disposer d'un contrat d'axe entre le CETUD et les collectivités territoriales concernées aux fins d'assurer une meilleure cohérence entre le transport et l'aménagement urbain le long de la ligne du BRT ;
- structurer et hiérarchiser le réseau de transport en commun (estimé à 230 milliards de FCFA pour la première phase 2022-2024).

Par ailleurs, la société Dakar Dem Dikk, acteur public majeur de la mobilité terrestre au Sénégal, fait face à d'énormes difficultés, accentuées par un chiffre d'affaires en baisse depuis 2018 et une faible part de marché²³ (06% en 2015).

Considérant la mise en service prévue du BRT en 2022 et la restructuration (hiérarchisation) prochaine du réseau à Dakar, un plan de relance²⁴ a été défini pour repositionner Dakar Dem Dikk comme leader des transports en commun. Le budget préliminaire de l'ensemble des projets a été estimé à environ 300 milliards FCFA à horizon 2035²⁵ : ce montant est basé uniquement sur des acquisitions de matériels roulants.

Aussi, il convient de souligner le déficit structurel de l'offre de transport qui est sans cesse croissant. La vétusté des parcs influe sur les risques d'accident et la qualité de l'air. Une bonne partie des véhicules n'est pas conforme aux normes édictées par la convention relative au Transit Routier Inter-Etats (TRIE) des marchandises adoptées depuis 1982.

2.3. Profils des conducteurs

L'étude²⁶ menée à la gare routière de Thiès sur le profil des acteurs révèle que plus de 30% des conducteurs sont âgés de 36 à 45ans et 24, 35% de 56 à 45ans. De plus, 26,6% d'entre eux n'ont reçu aucune instruction. Plus de 36% sont alphabétisés en arabe et 26,0% ont le niveau de l'enseignement primaire. Le Projet de Rénovation des Comptes nationaux, piloté par l'Agence nationale de la Statistique et de la Démographie(ANSD) permettra d'étendre cette étude à toutes les autres gares routières du Sénégal.

2.4. Sécurité routière

En 2011, le Gouvernement du Sénégal s'était engagé, à travers le Plan national de Sécurité routière, à réduire de 35% les décès et blessés graves liés aux accidents de la route à l'horizon 2020. A l'issue de sa mise en œuvre, des avancées considérables ont été relevées sur les volets suivants : i) système d'information sur les accidents et sensibilisation du grand public, ii) formation et examen relatifs au permis de conduire et iii) enseignement de la sécurité routière en milieu scolaire et application effective de la loi y affaérente, etc. En pratique, il s'agit notamment :

²³6% selon le CETUD, évaluée en 2015 avant l'arrivée des 475 bus Ashok – une nouvelle enquête ménage serait nécessaire à réaliser afin d'évaluer la part de marché actuelle de DDD

²⁴Plan de relance de Dakar Dem Dikk 2035

²⁵Dont 120 milliards FCFA à horizon 2025

²⁶Enquête sur les gares routières de la Région de Thiès menée par l'ANSD

- de la mise en œuvre du projet Capp-Karangè depuis 2018, pour permettre au Sénégal d’être en phase avec les normes internationales et d’améliorer son système de collecte de données ;
- de la création de centres de contrôle technique des véhicules dans toutes les régions et de la modernisation du système de gestion des « rendez-vous »;
- de l’introduction de la biométrie dans les titres de transports (permis de conduire, cartes grises, etc.) pour mieux les sécuriser et faciliter le contrôle ;
- du développement de systèmes de transport capacitaire à haut niveau de sécurité tels que le TER, le BRT, etc. ;
- de l’entrée en vigueur prochaine du permis à points ;
- de la traduction du code de la route dans les langues nationales ainsi que l’introduction de la sécurité routière dans les programmes scolaires, la formation post-permis des chauffeurs professionnels,... ;
- de la création de la première entité de gestion de la sécurité routière avec l’appui du Programme de Politique de Transport en Afrique (SSATP), etc. ;

Pour renforcer le binôme « contrôle-sanction » et faire face à l’évolution progressive des flux routiers ainsi qu’aux nouvelles formes de délinquance, il est noté :

- le renforcement de la présence de la Gendarmerie à travers l’augmentation des brigades routières ;
- la création récente de la Brigade mobile de contrôle routier pour lutter contre le transport clandestin de passagers (« taxi clando », « moto Jakarta », etc.) ;
- la mise en place du centre de vidéo-surveillance logé à la Direction de l’Ecole nationale de Police ;
- la montée en puissance de la Compagnie de Circulation de Dakar dans la gestion de la circulation ;
- la dématérialisation prochaine du paiement des sommes forfaitaires avec le projet JOKO ;
- la mise en place d’un plan dénommé « REAGIR » permettant, entre autres, de doter les unités routières de matériels et d’équipements adéquats ;
- l’opérationnalisation depuis mars 2021, du Centre national de Formation à la Sécurité routière (CNFSR) à vocation sous régionale pour les civils et les militaires désireux d’être formés à la conduite automobile et, motocyclette ou à la sécurité routière.

Par ailleurs, la lutte contre l’insécurité routière laisse apparaître des facteurs de blocage liés à la faiblesse du maillage territorial, en termes notamment de contrôle, d’insuffisance des moyens logistiques des forces de défense et de sécurité, de non-respect de la réglementation, de la faible performance des infrastructures routières, de vétusté du parc, de déficit de culture concernant protection civile et de comportements humains inappropriés sources de 90%²⁷ des accidents de la route. De manière plus précise, peuvent être cités dans ce cadre :

²⁷Communication CETUD , séance audition n°3

- ⊙ l'inexistence de postes de sécurité de proximité, la faible fréquence du contrôle routier interurbain (notamment, sur l'axe Kaolack-Dakar), la réduction des contrôles sur les corridors Dakar-Bamako ;
- ⊙ l'insuffisance de rigueur dans l'application des sanctions, la recrudescence de pratiques corruptives, etc. ;
- ⊙ le développement anarchique des systèmes de transport irrégulier (« taxi clando », « allo Dakar », « moto Jakarta », tricycles, « wargaindé », etc.) dans les différentes régions ;
- ⊙ les surcharges dans les moyens de transport de personnes, très fréquentes, même dans les bus de la société Dakar Dém Dikk ;
- ⊙ les risques liés au transport d'hydrocarbures et autres produits dangereux ;
- ⊙ la lourdeur des procédures administratives de contrôle technique des véhicules qui n'encourage pas les usagers à se conformer à la réglementation : ce qui favorise la corruption et la fraude, notamment pour l'acquisition de timbres ;
- ⊙ le nombre de plus en plus accru d'accidents (5,5 accidents /jour) dont les 20% impliquent des gros porteurs alors qu'ils ne représentent que 7,25% du trafic moyen²⁸.

2.5. Financement du sous-secteur

Le secteur des transports représente 18,4% du budget du PAP 2A soit 2 225 milliards FCFA dont 1069 milliards FCFA dédiés aux infrastructures et services de transport routier. Au regard du budget global du PAP 2A, l'investissement public dans le secteur passe de 11,5% en 2021 à 27% en 2023²⁹.

En 2022, un budget de 905 milliards F CFA en autorisation d'engagement, et de 307 milliards F CFA en crédit de paiement, ont été alloués au Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITTD)³⁰.

Parallèlement, le Fonds de Garantie des Investissements prioritaires (FONGIP) finance les besoins d'investissement et d'exploitation d'entreprises et d'acteurs évoluant dans le secteur des transports. Dans le cadre du transport terrestre, le coût total des projets soumis au FONGIP s'élève à 5,37 milliards FCFA dont 4,56 milliards F CFA mobilisés au titre des crédits avec une garantie de 2,20 milliards F CFA et 2031 emplois créés.

En termes d'opportunité de financement, le FONGIP prévoit la mise en œuvre :

- ⊙ du Projet Emploi, Transformation économique et Relance (ETER 2022-2026) avec un crédit de 75 milliards FCFA attendu de la Banque mondiale pour une garantie 25 milliards FCFA; et
- ⊙ du Programme d'Appui à l'Accélération industrielle, à la Compétitivité et à l'Emploi (PAAICE 2022-2025) pour un crédit de 60 milliards FCFA attendu de la Banque africaine de Développement (BAD) pour une garantie de 20 milliards FCFA.

²⁸Communication APIX, séance audition n°1, Autoroute à péage Dakar - Diamniadio - AIBD

²⁹Communication DEPPP, séance audition n°6

³⁰Ibidem

Le sous-secteur bénéficie également de ressources propres provenant du Fonds d'Entretien routier autonome (FERA), du Fonds de Développement des Transports urbains (FDTU), du Fonds de Garantie automobile (FGA) et du Fonds de Développement des Transports terrestres (FDTT).

Nonobstant la démultiplication et la diversification des sources de financement, le déficit budgétaire demeure une réalité, au regard de la taille des investissements planifiés pour la modernisation du sous-secteur.

Pour la période 2022 -2024, les besoins en entretien routier s'élèvent à 614,9 milliards FCFA, alors que le montant disponible ne tourne qu'autour de 150 milliards FCFA³¹.

Le cadre opérationnel des politiques et programmes du sous-secteur des transports routiers suit une évolution satisfaisante caractérisée par de nombreuses réalisations. Il semble avoir la capacité de se réajuster pour combler ses limites et apporter des réponses pertinentes aux différentes problématiques.

III. Nouveaux enjeux et défis pour la modernisation du sous-secteur des transports routiers

Le développement durable du sous-secteur des transports routiers revêt des enjeux et des défis en matière de croissance économique, de mobilité, de création d'emplois, de financement d'adaptation technologique, de sécurité routière, de gouvernance, etc.

3.1. Enjeux liés à la modernisation du sous-secteur des transports routiers

Les services de transport sont des leviers importants de productivité des entreprises et influent ainsi fortement sur la croissance économique. Ils contribuent à hauteur de 2,2% au PIB et le mode routier représente plus de 45%³² de la production du secteur sur les cinq dernières années.

Les projections³³ sur la mobilité urbaine à Dakar révèlent un doublement des déplacements motorisés dans 20 ans et une congestion croissante qui contribuera à la perte de croissance en réduisant la productivité et la compétitivité de l'économie. Elle favorisera, en outre, l'émission davantage de particules néfastes à la qualité de l'air et à la santé des populations.

Depuis 2016, la valeur ajoutée des entreprises formelles du transport routier connaît une forte croissance, avec une constance entre 2019 et 2020, du fait surtout de l'impact de la Covid -19. Elle est consacrée à plus de 45% aux charges du personnel : ce qui impacte ainsi considérablement les politiques de création d'emplois.

Même si elle bénéficie d'une pression fiscale faible³⁴, le tissu économique du sous-secteur est fragilisé par l'absence d'infrastructures de production de matériel de transport routier, en dehors de l'usine d'assemblage SenBus. La quasi-totalité du matériel de transport routier est importée : ce qui contribue à creuser le déficit de la balance commerciale du Sénégal. En 2019, la valeur de cette importation est évaluée à 222,9 milliards FCFA dont plus de la moitié concerne les véhicules particuliers.

³¹Communication AGEROUTE, séance audition n°3

³²Communication ANSD, séance audition n°6

³³Forte croissance démographique; baisse de la vitesse de 1.5 %/an ; augmentation continue du parc automobile pouvant atteindre 25 véhicules / 1000 personnes - Communication CETUD, séance audition n°3

³⁴Faible pression fiscale qui tourne autour de moins 10% depuis 2016 (en passant de 11 ,1% en 2016 à 9% en 2020), communication ANSD, séance audition n°6

Aussi, le caractère multiforme et évolutif du concept de sécurité routière, rend plus complexe la gestion du sous-secteur. Soumis au respect des accords internationaux et jouant un rôle stabilisateur, le Gouvernement rencontre des difficultés dans la mise en œuvre de sa politique de gestion des intérêts des différents acteurs (organisations gouvernementales, communautés économiques régionales, partenaires financiers, etc.) au vu de leur diversité croissante. Selon la Banque mondiale, 60% des décès et blessures dus aux accidents de la route surviennent dans les groupes d'âge économiquement productifs (15-64 ans) et leur coût équivaut à 7,8 % du PIB du pays.

D'autres enjeux liés à la modernisation portent sur l'adoption d'une vision métropolitaine et d'une approche multimodale transcendant les limites communales pour une harmonisation des approches, l'adaptation du cadre institutionnel, la pérennisation du financement, la transition énergétique et numérique ainsi que la planification intégrée avec la mise en œuvre du Plan de Mobilité urbaine soutenable (PMUS) de Dakar horizon 2035.

3.2. Défis liés à la modernisation du sous-secteur des transports routiers

Le contexte de modernisation des transports routiers au Sénégal impose de nouvelles postures pour assurer de manière optimale :

- la rationalisation du cadre institutionnel ;
- l'amélioration du système de transport et de logistique ;
- l'application affective de la « préférence nationale » dans les offres de marchés publics relatives à la réalisation d'infrastructures routières ;
- la consolidation de la part de marché des autres moyens de transport (bus TATA, DDD) parallèlement au développement des nouveaux systèmes capacitaires ;
- l'équité territoriale dans les actions de désenclavement pour une plus grande accessibilité aux services sociaux de base et une meilleure connectivité des zones de production ;
- l'implication et la participation effectives des collectivités territoriales et des communautés dans la mise en œuvre des programmes et projets concernant le sous-secteur ;
- l'encadrement et la professionnalisation du système de transport urbain ;
- le renforcement de la sécurité routière ;
- l'élargissement de la formation à l'ensemble des acteurs du sous-secteur ;
- la synergie des actions dans la protection des personnes et la libre circulation des biens ;

³⁶Communication ANSD, séance audition n°6

³⁵Communication Banque Mondiale, séance audition n°9

- ① le renforcement des capacités des unités de sécurité routière et le relèvement de leur niveau d'équipement au travers d'une politique d'appui et de soutien durable ;
- ① la gestion et l'entretien des infrastructures, notamment des routes non revêtues ;
- ① la disponibilité d'un parc roulant aux normes et en nombre suffisant pour augmenter l'offre, améliorer la qualité et la sécurité dans les transports publics, etc. ;
- ① la fluidité du trafic routier, notamment à Dakar où l'on observe une saturation et des embouteillages fréquents aux heures d'affluence, surtout au niveau des intersections.

DEUXIEME PARTIE : RECOMMANDATIONS

Pour améliorer significativement les performances du sous-secteur des transports routiers au Sénégal et assurer la mobilité durable des personnes et des biens, le Conseil économique, social et environnemental (CESE) recommande :

A. Au titre du cadre légal et institutionnel

1. De renforcer, diffuser et rendre effectifs les textes de loi en vigueur, à travers :

- la vulgarisation et l'application effective des textes communautaires, notamment :
 - la décision n° 07/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001 portant adoption de la stratégie communautaire et d'un réseau d'infrastructures routières au sein de l'UEMOA ;
 - la décision n° 15/2005/CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application d'un plan régional de contrôle routier adopté le 16 décembre 2005 à Bamako ;
 - la décision n° 39/2009/CM/UEMOA du 17 décembre 2009 portant création et gestion des corridors de l'UEMOA ;
 - la directive n° 08/2005/CM/UEMOA portant réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'Union, adoptée le 16 décembre 2005 à Bamako ;
 - le règlement n° 14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats de l'UEMOA ;
- l'application de la loi n° 22-2022, portant Code de la route qui abroge et remplace la loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002, adoptée par l'Assemblée nationale le 7 avril 2022 ;
- la vulgarisation et l'application effective :
 - du décret n° 2012-1440 du 14 décembre 2012 portant classification du réseau routier national ; et
 - du décret n° 2020-1786 du 23 septembre 2020 portant règlement de police et d'exploitation des autoroutes à péage ;
- la préparation et l'adoption des décrets d'application de la loi n° 2020-25 du 3 juillet 2020 portant orientation et organisation des transports terrestres ;
- l'adoption du Code de la voirie en vue d'une meilleure prise en charge de la nouvelle classification et d'une gestion plus efficiente du réseau routier national ;
- l'application effective de la réforme relative au permis à points ;
- l'actualisation de la législation en matière de délivrance des titres (permis de conduire, visite technique,...) pour plus de rigueur et de célérité ainsi qu'une meilleure sécurisation du transport des produits dangereux ;

- la vulgarisation et l'application effective de l'arrêté interministériel n° 18457 en date du 9 décembre 2016 portant réglementation du transport par des véhicules à traction animale ;

2. D'améliorer l'orientation stratégique des politiques et programmes relatifs aux transports routiers, par :

- l'élaboration d'un document de politique nationale des transports routiers visant, entre autres, la définition d'un cadre référentiel susceptible de favoriser :
 - l'harmonisation et la rationalisation des interventions, l'adoption d'indicateurs de performance partagés et le développement d'un système d'information adapté ;
 - une meilleure supervision des projets routiers et autoroutiers, surtout par rapport à la dimension offre/qualité et à la stratégie de désenclavement, arrimée à l'équité territoriale et à l'inclusion économique ;
 - le développement d'un Programme national de logistique et transport (PNLT) et des plans pluriannuels d'investissement ;
 - une meilleure régulation des contrats de PPP concernant les transports et favorisant, entre autres, la participation du secteur privé national dans l'investissement et la gestion des infrastructures réalisées ;
- Organiser les concertations nationales du sous-secteur des transports routiers ;

3. D'optimiser l'organisation institutionnelle du sous-secteur des transports routiers, en :

- rationalisant le système de gouvernance par la mise en place d'un Ministère assurant la tutelle de l'ensemble des activités du sous-secteur ou d'un comité de coordination ouvert à tous les acteurs ;
- définissant une stratégie des transports terrestres ainsi que des politiques générales sur la ville et l'environnement ;
- s'appuyant sur les principes guidant la réforme de l'Administration et la modernisation du transport routier pour renforcer les capacités des structures institutionnelles (DR, DTR, ...), de les rendre plus attractives et capables de motiver des ressources humaines de qualité ;
- renforçant les moyens des structures spécialisées pour leur permettre d'assurer une meilleure planification du développement des réseaux routiers et autoroutiers ;
- assurant l'implication effective des représentants des organisations de professionnels, de la société civile et de citoyens dans l'exécution, le suivi et l'évaluation des politiques, programmes et projets du sous-secteur, sous forme de consultations régulières ;
- instituant un cadre harmonisé d'intervention des différents acteurs, pour corriger certains dysfonctionnements notés dans le sous-secteur des transports routiers et bien prendre en charge les enjeux de développement urbain ;

B. Au titre de la consolidation des acquis pour booster les performances du sous-secteur des transports routiers

4. De poursuivre les efforts de densification et de modernisation du réseau routier national classé et non classé, en assurant sa connectivité avec les autres modes de transport capacitaire et en prenant en compte, entre autres priorités :

- la mise en place d'un schéma directeur des transports qui sera un cadre de référence pour permettre d'assurer, dans le long terme et à l'échelle du territoire national :
 - une bonne structuration des réseaux et un développement harmonieux du territoire (par une interconnexion des territoires et un accès équitable aux services publics) ;
 - la connexion des territoires moins performants avec les plus riches afin d'assurer la diffusion du développement grâce aux externalités positives ;
 - un développement territorial polycentrique, équilibré et de communication intégrée, basé sur le renforcement des synergies entre espaces urbains et ruraux et une intégration active des villes et des territoires ;
 - la promotion de territoires viables interconnectés par une solide ossature infrastructurelle ;
 - l'enrayement du phénomène d'enclavement des territoires ;
 - le renforcement du maillage territorial en capitalisant, entre autres, les acquis des programmes de désenclavement et de réduction des inégalités initiés par le Gouvernement comme le PUDC, le PUMA, le PROMOVILLES, etc. ;
 - l'optimisation, dans l'aménagement spatial et la conception d'infrastructures de transport, du trajet domicile-travail ;
- le développement d'une stratégie de modernisation des transports routiers basée sur l'amélioration de l'offre de service et une prise en charge optimale des exigences des populations, notamment par :
 - l'articulation de la stratégie de modernisation du sous-secteur avec celle du désenclavement pour mieux les aligner sur les politiques socio-économiques de l'Etat ;
 - le développement de nouvelles infrastructures présentant un caractère prioritaire, en conformité aux nouvelles ambitions du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et d'attractivité par la qualité des offres territoriales (infrastructures, services, main d'œuvre qualifiée, etc.) ;
 - la création d'un système multimodal de transport basé sur une billetterie unique et promouvant le paiement électronique des déplacements ;
 - l'accompagnement des chauffeurs de taxis pour l'acquisition de leurs propres véhicules ;

- la mise en place d'un système d'information routier et l'acquisition de tachygraphes et d'équipements de vidéo verbalisation ;
- l'autonomisation financière du CETUD, à travers un mécanisme permettant d'assurer la pérennité et la prévisibilité de ses ressources de fonctionnement et d'investissement ;
- la réorganisation du système de transport irrégulier et clandestin (« taxi clando », « allo Dakar », « Jakarta », tricycles, « war-gaïndé », etc.) ;
- l'organisation des acteurs du sous-secteur en groupements d'intérêt économique (GIE) ;
- la prise en compte de la survie des entreprises de transport traditionnel comme AFTU et DDD, dans la stratégie globale de modernisation du sous-secteur des transports routiers ;
- le renforcement des moyens logistiques, humains et financiers mis à la disposition du Fonds d'Entretien routier autonome (FERA) et son déploiement dans les quatorze (14) régions du Sénégal, pour une meilleure coordination des actions avec les collectivités territoriales et une harmonisation plus efficiente de ses interventions avec les autres programmes et projets ;
- la diminution de l'âge des véhicules importés au Sénégal pour réduire la pollution automobile, lutter contre l'insécurité, etc. ;

5. De réaliser un inventaire exhaustif du parc roulant (véhicules particuliers, véhicules de transport urbain, interurbain et international, véhicules de transport des marchandises, véhicules de transport irréguliers, motos et tricycles, ainsi que les autres types de véhicules) ;

6. De prendre des mesures appropriées pour :

- la poursuite du programme de renouvellement progressif du parc automobile ;
- la formalisation et l'encadrement des nouveaux types de moyens roulants pour, in fine, les intégrer dans le système de transport routier ;
- la mise en place d'une politique rigoureuse de délivrance de certains documents relatifs au transport, notamment les licences, les visites techniques, les permis de conduire, etc. ;
- l'externalisation du contrôle technique, en signant des conventions avec des sociétés concessionnaires privées agréées, assujetties à des sanctions dissuasives en cas de non-respect des dispositions des cahiers de charges y afférents ;

7. D'engager une concertation nationale sur la professionnalisation des métiers du sous-secteur des transports routiers (conducteurs de personnes, conducteurs de marchandises, conducteurs de produits divers, etc.), en inscrivant, entre autres actions prioritaires :

- l'établissement d'un répertoire des métiers du sous-secteur des transports routiers ;

- la réalisation, pour chaque métier identifié, d'une analyse de la situation de travail, d'un référentiel métier, d'un référentiel de compétences, d'un référentiel de formation et d'un référentiel de certification ;
- la finalisation de la réforme concernant le Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux publics (CFPTP), en vue de son érection en établissement public, de l'élargissement de ses offres de services, de son déploiement dans les autres régions, etc. ;
- la valorisation du statut des agents en service au niveau des autoroutes à péage, avec des opportunités de développer un plan de carrière ;

8. De faire de la sécurité routière une priorité nationale, en mettant en oeuvre les mesures ci-après :

- mise en cohérence et normalisation de l'aménagement du réseau ainsi que l'amélioration de la signalisation routière verticale et horizontale ;
- l'amélioration du dispositif de contrôle et de surveillance routière, à travers :
 - la décentralisation de la Compagnie de la circulation, qui n'existe qu'à Dakar, avec la création de compagnies régionales de circulation, placées sous l'autorité des commissaires de police, chefs des services régionaux de sécurité ;
 - la normalisation du contrôle (binôme, ASP, matricule visible, caméra embarquée,...) pour l'établissement de rapports de confiance entre les usagers et les forces de sécurité;
 - le renforcement des capacités des services de forces de défense et de sécurité en charge de la police routière ;
 - la mise en place d'un cadre interministériel pour la sécurité routière afin de renforcer la synergie des interventions ;
 - la création, dans chaque région, d'un cadre consultatif, de suivi et d'évaluation des politiques publiques dans le domaine des transports routiers ;
- une prévention et une gestion plus efficace de l'accidentologie routière, à travers :
 - la simplification des constats et l'ouverture systématique d'une commission d'enquête pour tout accident mortel ;
 - l'introduction, à l'école, de l'initiation au code de la route et l'élargissement de l'éducation routière (sensibilisation sur le code de la route) à tous les usagers, y compris les piétons ;
 - la poursuite du renforcement des équipements des sapeurs-pompiers et la construction de casernes dans tous les départements du Sénégal, dans certaines communes densément peuplées et au niveau des autoroutes à péage ;

- la création de fourrières régionales qui seront cogérées par la police, les collectivités territoriales et les services du Trésor ;

9. D'assurer une meilleure fluidité du transport routier, en favorisant :

- l'aménagement de ports secs et de plateformes logistiques multimodales le long des corridors routiers internationaux afin de décongestionner la circulation et limiter l'accès des poids lourds aux zones portuaires ;
- le désenclavement des territoires par voies maritime, ferroviaire et fluviale ;
- le développement des transports de masse, comme le BRT dans toutes les grandes villes du Sénégal ;
- l'aménagement de passages souterrains (tunnels) ou aériens (passerelles), à l'image des autoponts, pour pallier les embouteillages et faciliter, l'accès à la Gare du TER de Dakar ;

10. D'engager une réflexion approfondie sur la gestion des corridors routiers internationaux pour lutter contre la surcharge des véhicules lourds, appliquer les amendes fixées dans le Règlement 14 de l'UEMOA, procéder à la décharge systématique des camions en surpoids, renforcer la communication auprès des usagers et renégocier la convention signée avec la société Afrique de Pesage ;

11. D'améliorer les systèmes d'assainissement pour assurer une plus grande pérennité des routes et leurs dépendances, notamment en milieu urbain ;

12. D'adopter de nouvelles orientations pour une capitalisation et une valorisation de l'expertise du CEREEQ et le réformer pour étendre son champ d'actions, systématiser son partenariat avec le FERA et renforcer son apport dans la recherche sur les matériaux locaux de construction d'infrastructures routières durables ;

13. De renforcer les capacités de mobilisation des financements dédiés au sous-secteur, en :

- optimisant l'apport du Fonds de Développement du Transport terrestre (FDTT), officiellement lancé en septembre 2021, dans le financement des programmes et projets de mobilité urbaine ;
- mettant en place un schéma de financement durable pour assurer la pérennité et le maintien d'un bon niveau de services des infrastructures et des équipements de transports, reposant sur une augmentation significative des dotations du FERA et leur pleine mobilisation ;
- impliquant davantage d'acteurs pour diversifier les sources de revenus (fonds d'investissement et autres modes de financement différents des PPP) ;
- identifiant de nouvelles sources de financement à travers la coopération internationale ainsi que la promotion des Partenariats Public-Privé ;

- sollicitant le fonds régional de garantie pour accélérer le renouvellement du parc automobile;
- mettant en place un Fonds de Développement des Infrastructures ;

C. Au titre des perspectives pour le développement des autoroutes et des moyens de transports capacitaires,

- 14. De développer les modes de transport capacitaire, en mobilisant le secteur privé national et international pour la poursuite des programmes et projets structurants tels que le TER et le BRT, surtout dans les agglomérations à fort potentiel économique (Mbour, Touba, Kaolack,...) ;**
- 15. De restructurer les sociétés concessionnaires de services publics, notamment la société Dakar Dem Dikk, pour mettre en place, entre autres, un parc de rabattement moderne adapté au nouveau type de transport (TER, BRT,etc) et lui offrir l'appui requis pour l'opérationnalisation de son plan de relance, à travers :**
 - l'exploration de mécanismes de financement innovants pour éviter son enlisement dans un nouveau cycle d'endettement ;
 - le renforcement des moyens de la tutelle (subventions d'investissement) pour assurer le financement du plan d'acquisition de nouveaux bus ;
- 16. De densifier le réseau de transport autoroutier en cohérence avec le nouveau Plan national de l'Aménagement et du Développement territorial (PNADT), les orientations sur les plans économique, social et environnemental, le développement des Pôles-territoires et des agropoles, ainsi que la valorisation des potentialités du pays sur le plan touristique.**

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES I

Communication de la première séance d'audition du lundi 14 mars 2022

- Agence pour la Promotion des Investissements et des Grands Travaux (APIX)
- Direction des Transports routiers (DTR)

Communication de la deuxième séance d'audition du mardi 15 mars 2022

- Direction des Stratégies de Désenclavement (DSD)
- Direction des Routes (DR)

Communication de la troisième séance d'audition du mercredi 16 mars 2022

- Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux publics (CFPTP)
- Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE)
- Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD)

Communication de la quatrième séance d'audition du jeudi 17 mars 2022

- Société Dakar Dem Dikk
- Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA)
- Centre expérimental de Recherche et d'Etudes pour l'Equipement (CEREEQ)

Communication de la cinquième séance d'audition du vendredi 18 mars 2022

- Haut Commandant de la Gendarmerie nationale
- Direction générale des Douanes
- Brigade nationale des Sapeurs-pompiers
- Direction générale de la Police nationale

Communication de la sixième séance d'audition du lundi 21 mars 2022

- Direction des Financements et des Partenariats Public-Privé (DFPPP)
- Direction de l'Evaluation des Performances des Projets et Programmes (DSEPP)
- Agence nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)
- Fonds de Garantie des Investissements prioritaires (FONGIP)

Communication de la septième séance d'audition du mardi 22 mars 2022

- Programme d'Urgence de Développement communautaire (PUDC)
- Programme d'Urgence de Modernisation des Axes et Territoires frontaliers (PUMA)
- Programme de Modernisation des Villes (PROMOVILLES)

Communication de la huitième séance d'audition du mercredi 23 mars 2022

- Cadre Unitaire des Syndicats des Transports Routiers du Sénégal (CUSTRS)
- Union des Associations des Elus locaux (UAEL)
- Pr Amadou DIOP, Coordonnateur principal du Groupe d'Etude des Recherches et d'Appui au Développement (GERAD)

Communication de la neuvième séance d'audition du jeudi 24 mars 2022

- Banque mondiale (BM)
- Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD)
- Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)



LISTE DES MEMBRES DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET LOCAL.

THEME : «TRANSPORTS ROUTIERS ET MODERNISATION DU SOUS- SECTEUR»

N°	PRENOMS ET NOMS	FONCTIONS
1.	M. Mamour Ndary BA	Président
2.	M. Mouhamed Abib NIASS	Vice-président
3.	M. Ibrahima GAYE	Rapporteur
4.	M. Fodé DIOP	Membre
5.	M. Elimane DIOUF	Membre
6.	M. Oumar BA	Membre
7.	Pr. Papa Demba SY	Membre
8.	Mme. Aissatou BA	Membre
9.	M. Baïdy BA	Membre
10.	M. Cheikh SARR	Membre
11.	Colonel Mansour MBOUP	Membre
12.	M. Haymouth Abdoul DAFF	Membre
13.	M. Ibou NDIAYE	Membre
14.	M. Ibrahima SALL	Membre
15.	M. Ismaïla SOW	Membre
16.	M. Magueye NDIAYE	Membre
17.	M. Mamadou BALDE	Membre
18.	M. Mamadou Lamine DIAWARA	Membre
19.	M. Moussa SOW	Membre
20.	M. Nadjirou SALL	Membre
21.	Mme. Rouguiyatou BARRY	Membre
22.	M. Thierno MBENGUE	Membre
23.	M. Sidya NDIAYE	Membre
24.	M. Mamadou Bana WAGUE	Membre

AUTO- SAISINE

**AVIS N° 2022-02 SUR LE THEME
« AUTOSUFFISANCE ET SECURITE
ALIMENTAIRES »**

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ADRAO	Association pour le Développement de la Riziculture en Afrique de l'Ouest
ANIDA	Agence nationale d'Insertion et de Développement agricole
ASI	Adrao-Saed-Isra
CEDEAO	Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CESE	Conseil économique, social et environnemental
CERES	Centre de Recherche en Éco-toxicologie et Sécurité environnementale.
CILSS	Comité permanent Inter Etats de Lutte contre la Sécheresse dans le Sahel
CMU	Couverture Maladie universelle
CNCR	Conseil national de Concertation et de Coopération des Ruraux
CNMDE	Conseil national de la Maison des Eleveurs du Sénégal
DCI	Direction du Commerce intérieur
DEEC	Direction de l'Environnement et des Etablissements classés
DHORT	Direction de l'Horticulture
DIA	Direction des Industries animales
DIPA	Déclaration d'Importation de Produits alimentaires
DPV	Direction de la Protection des Végétaux
DyTAS	Dynamique pour une Transition agréologique au sénégal
ESP	Ecole Supérieure polytechnique
ETER	Emploi Transformation économique et Relance
FAO	Organisation des Nations unies pour l'Alimentation et l'Agriculture
FCFA	Franc de la Communauté financière africaine
FIDA	Fonds international de Développement agricole
Code FRA	Autorisation de Fabrication et de Mise en Vente
IPAR	Initiative Prospective agricole et rurale
ISA	ISRA-SAED-ADRAO
ISRA	Institut sénégalais de Recherche agricole
ITA	Institut de Technologie alimentaire
LANAC	Laboratoire national d'Analyse et de Contrôle
LBA	La Banque Agricole
LPDSA	Lettre de Politique de Développement du Secteur de l'Agriculture
OMC	Organisation mondiale du Commerce
MAER	Ministère de l'Agriculture et de l'Équipement rural

PAAICE	Programme d'Appui à l'Accélération industrielle à la Compétitivité et à l'Emploi
PAIS	Projet agricole Italie-Sénégal
PAP2A	Plan d'Actions prioritaire ajusté et accéléré
PARIIS	Projet d'Appui régional à l'Initiative pour l'Irrigation au Sahel
PASA	Programme agricole de Souveraineté alimentaire
PDCF	Projet de Développement des Cultures fourragères
PDDAA	Programme détaillé de Développement de l'Agriculture en Afrique
PNIASAN	Programme national d'Investissement agricole pour la Sécurité alimentaire Alimentaire
PNAR	Programme national d'Autosuffisance en Riz
PNDE	Plan national de Développement de l'Elevage
PNDPIL	Programme national de Développement de la Petite Irrigation Locale
PNIASAN	Programme national d'Investissement agricole pour la Sécurité alimentaire et la Nutrition
PPAAO	Programme de Productivité Agricole en Afrique de l'Ouest
PRACAS	Programme d'Accélération de la Cadence de l'Agriculture sénégalaise
PRADELAIT	Projet d'Appui au Développement de la Filière Lait
PRONAM	Programme national d'Autosuffisance en Moutons
PROVAC/CV	Projet de Valorisation des Eaux pour le Développement des Chaines de Valeur
PSE	Plan Sénégal Emergent
SAED	Société nationale d'Aménagement et d'Exploitation du Delta
SARAS	Systèmes Alimentaires résilients vers l'Alimentation saine
SNPS	Stratégie nationale de Protection sociale
SNSAR	Stratégie nationale de Sécurité alimentaire et de Résilience
U3P	Union Paysans, Pasteurs et Pêcheurs
VDN	Voie de Dégagement Nord
ZLECAF	Zone de libre-échange continentale africaine

Le Conseil économique, social et environnemental (CESE), dans le cadre des travaux de sa première session ordinaire de l'année 2022, s'est autosaisi pour traiter du thème « Autosuffisance et sécurité alimentaires ».

A cet effet, l'étude a été confiée à la Commission du développement rural présidée par Monsieur Ndane DIOUF avec comme rapporteur M. Alioune Badara FALL.

Conformément au Règlement intérieur de l'Institution et suite à l'adoption des termes de référence et du calendrier des séances d'audition y afférents par la Plénière, les échanges entre les Conseillers et les représentants des différentes structures, ont principalement porté, sur :

- la portée et les limites des stratégies, politiques, programmes et projets mis en place par le Gouvernement pour assurer une sécurité alimentaire et nutritionnelle au Sénégal ;
- l'efficacité des mesures de protection des cultures vivrières et celles visant la souveraineté alimentaire, par rapport aux règles de gouvernance mondiale et aux engagements internationaux souscrits par le Sénégal ;
- les enjeux et les nouveaux défis en matière d'autosuffisance et de sécurité alimentaires, ainsi que les opportunités qu'offrent les marchés sous-régional, régional (CEDEAO, UEMOA), continental (ZLECAf,...) et international ;
- les recommandations pour le renforcement des politiques, programmes, projets et autres initiatives impulsées par le Sénégal pour atteindre l'Objectif de Développement durable n° 02 (ODD2)³⁷.

Au total, trente-six (36) structures (acteurs institutionnels, acteurs sociaux, organisations socioprofessionnelles, organisations non gouvernementales, secteur privé, partenaires techniques et financiers, instituts de recherche et de formation) ont été auditionnées. L'avant-projet d'Avis a été partagé et enrichi en inter-commission, avant d'être soumis, tour à tour, au Bureau, à la Conférence des Présidents et à la Plénière, pour examen et adoption.

Le présent avis est structuré en deux parties. Dans la première partie, il est établi, outre le cadre légal et institutionnel, un état des lieux mettant en évidence les opportunités, les acquis et les limites des politiques, stratégies, programmes et projets visant l'autosuffisance et la sécurité alimentaires ainsi que les nouveaux enjeux et défis.

La seconde partie est consacrée aux recommandations formulées pour l'amélioration du cadre législatif, réglementaire et institutionnel, la consolidation des acquis et des nouvelles orientations pour atteindre l'autosuffisance et la sécurité alimentaires ainsi que les orientations prospectives visant la promotion d'une souveraineté alimentaire durable.

³⁷ ODD2: accès universel à une alimentation de qualité et suffisante en 2030) et promouvoir durablement une souveraineté alimentaire

PREMIERE PARTIE : ETAT DES LIEUX

I. Cadre législatif, réglementaire et institutionnel en matière d'autosuffisance et de sécurité alimentaires

L'autosuffisance et la sécurité alimentaires, voire la souveraineté alimentaire constituent une priorité dans Plan Sénégal Émergent (PSE) dont le volet agricole est porté par le Programme d'Accélération de la Cadence de l'Agriculture sénégalaise (PRACAS).

1.1. Cadre législatif et réglementaire

Depuis sa promulgation, la loi n° 2004 -16 du 04 juin 2004 portant loi d'orientation agro-sylvo-pastorale, est le texte de référence le plus complet qui encadre les politiques et pratiques du secteur.

L'État a encadré juridiquement la gestion et l'utilisation des ressources en eau par la loi n° 81-13 du 4 mars 1981 portant Code de l'eau et ses trois (3) décrets d'application que sont :

- le décret n° 98-555 du 25 juin 1998 portant application des dispositions du Code de l'eau relatives aux autorisations de construction et d'utilisation d'ouvrages de captage et de rejet ;
- le décret n° 98-556 du 25 juin 1998 portant application des dispositions relatives à la police de l'Eau ; et
- le décret n° 98-557 du 25 juin 1998 portant création d'un Conseil supérieur de l'Eau et du Comité technique de l'Eau qui est l'instance interministérielle de prise des décisions sur les grandes options d'aménagement et de gestion des ressources en eau.

C'est un cadre unique pour tous les types de ressources en eau, un cadre qui s'applique à tous les types d'utilisation y compris l'irrigation.

1.2. Cadre institutionnel et politique

La gouvernance de l'autosuffisance et de la sécurité alimentaires interpelle plusieurs départements ministériels, notamment ceux en charge de l'économie, de l'agriculture, de la pêche, de l'élevage, du commerce, de l'industrie, de l'équité, de l'enseignement supérieur, etc.

En plus des politiques, stratégies, programmes et projets mis en œuvre depuis 1960, la loi d'orientation agro-sylvo-pastorale (2004) et le PAP2A du PSE, visent, entre autres, la souveraineté alimentaire du Sénégal, surtout pour certains produits de base à grande consommation (riz, autres céréales, lait, poisson, viande,...), l'industrialisation et la promotion du « consommer local», ...

Le Programme national d'Investissement agricole pour la Sécurité alimentaire et la Nutrition (PNIASAN) veut promouvoir «un secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique, moteur de l'émergence socioéconomique durable du Sénégal à l'horizon 2025», conformément aux engagements régionaux des Chefs d'État à Maputo, en 2003 et à Malabo, en 2014.

II. Opportunités, acquis et limites des politiques, stratégies, programmes et projets en matière d'autosuffisance et de sécurité alimentaires

Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), « la sécurité alimentaire existe lorsque tous les êtres humains ont, à tout moment, un accès physique et économique à une nourriture suffisante, saine et nutritive leur permettant de satisfaire leurs besoins énergétiques et leurs préférences alimentaires pour mener une vie saine et active³⁸ ».

Aussi, partant de l'acceptation que l'autosuffisance renvoie à la capacité de chaque pays à produire ce qu'il faut pour la satisfaction des besoins alimentaires de ses populations, il est important de préciser que la sécurité alimentaire requiert la disponibilité des ressources alimentaires produites localement ou importées, accessibles par autoconsommation, achat ou transfert, dont la qualité est conforme aux exigences nutritionnelles et sanitaires. Elle repose également sur la stabilité du système d'approvisionnement.

Quant à la souveraineté alimentaire, il importe que les déterminants (choix, moyens, connaissances,...) s'accommodent aux règles de l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) et autres accords bilatéraux et multilatéraux engageant le Sénégal, sur les plans de l'intégration monétaire, du libre-échange, etc.

Un système alimentaire durable est une approche complémentaire associant la souveraineté, l'autosuffisance et la sécurité alimentaires et nutritionnelles.

2.1. Dynamique évolutive des politiques agricoles au Sénégal

Pour l'atteinte de la sécurité alimentaire et nutritionnelle à l'horizon 2035, le Président Macky Sall a placé le Sénégal dans une dynamique de relance de l'économie durement éprouvée par la Covid-19. Ainsi, le Gouvernement, qui a réajusté le budget du deuxième plan d'actions prioritaires (PAP II) du PSE à cause de la crise sanitaire, a tablé sur 14 714 milliards FCFA sur la période 2019-2023. L'objectif du PAP 2A est de consolider les acquis et accélérer la marche vers l'émergence, à l'horizon précité.

Il faut noter que l'Agriculture fait partie des cinq (5) secteurs prioritaires retenus par l'Etat. C'est ainsi que 1 021 milliards FCFA seront mobilisés pour ce secteur. Cela permettra, entre autres, de mettre en place :

- une Stratégie nationale de Sécurité alimentaire et de Résilience ;
- une Lettre de Politique de Développement du Secteur de l'Agriculture ;
- une Instance de sécurité alimentaire (cadre harmonisé national, comité technique régional de sécurité alimentaires) ;
- un Programme national d'Autosuffisance en Riz ;
- un Programme national de Développement des Cultures céréalières ;
- un Programme agricole facilitant l'accès aux intrants au profit des producteurs, pour un montant de 60 milliards FCFA en 2021, et 70 milliards FCFA en 2022 ; et
- un Programme de modernisation du matériel agricole avec environ 5 milliards FCFA mobilisés par an.

³⁸FAO-1996 : Dossier pour l'accroissement des soutiens publics, chapitre 2.

Concernant les orientations politiques, le MAER a initié le PRACAS, sur la période 2014-2017. ceci a favorisé entre autres, résultats : i) l'autosuffisance en oignon avec une production de 400 000 tonnes, en 2016, ii) une production de plus de 60% du niveau d'autosuffisance en riz, iii) une production de plus de 118 780 tonnes de pomme de terre et 1405223 tonnes d'arachide. Il s'est doté également d'une LPSDA 2018-2022, prenant en compte la capitalisation des acquis et des enseignements tirés de la mise en œuvre du PRACAS.

Le MAER met également en œuvre des programmes et projets contribuant à l'atteinte de la sécurité alimentaire. Il s'agit du Programme national d'Autosuffisance en Riz (PNAR), horizon 2023, du Programme national de Développement de l'Horticulture, du Programme de Développement des Céréales, du Programme de Modernisation du Monde rural, du Projet de Développement d'une Résilience à l'Insécurité alimentaire Récurrente au Sahel (DRIARS), du Programme agricole Sénégal-Italie (PAIS), du Projet d'Appui régional à l'Initiative pour l'Irrigation au Sahel (PARIIS), du Projet de Développement des Chaînes de Valeur Riz au Sénégal, du Projet de Valorisation des Eaux pour le Développement des Chaînes de Valeur (PROVAL/CV), etc.

Le document de Stratégie nationale de Sécurité alimentaire et de Résilience (SNSAR) 2015 - 2035 révèle comment la crise alimentaire et nutritionnelle de 2008 a mis en lumière les limites des politiques visant à atteindre la sécurité alimentaire et nutritionnelle.

Dans ce contexte, l'analyse du cadre macroéconomique indique « qu'entre 2019 et 2020, les importations ont évolué de 26,4%, portées essentiellement par les produits alimentaires (riz, blé, sucre, produits laitiers et autres produits alimentaires). qui en représentent 3,8%, soit 189,7 milliards FCFA. Ils constituent le troisième poste, après les produits pétroliers (16,2%) et les biens d'équipements (4,4%). En somme, la dépendance du Sénégal vis-à-vis de l'extérieur, particulièrement pour les produits de base et les denrées alimentaires, constitue toujours un goulot d'étranglement et remet à jour la problématique de la souveraineté alimentaire.»³⁹.

Cette tendance est confirmée par le document du Fonds international de Développement agricole (FIDA), intitulé « l'avenir de l'agriculture au Sénégal : (2030–2063) », publié en 2021. Le FIDA évalue ainsi le gap en céréales à 978 500 tonnes, en tubercules et racines à 2 102 031 tonnes et en produits maraichers à 197 233 tonnes. Ces statistiques montrent la pertinence d'intensifier les politiques, programmes et actions visant l'amélioration de la production agricole et animale, l'instauration de systèmes alimentaires plus efficaces et plus inclusifs, l'accroissement des investissements dédiés aux producteurs du secteur et le renforcement des synergies.

Sur la situation pastorale, le Plan national de Développement de l'Élevage (PNDE) est le cadre de référence des interventions concernant le sous-secteur. Dans ce cadre, la vision de la politique d'élevage retenue pour l'horizon 2035 est « un secteur de l'élevage compétitif, satisfaisant de manière durable la demande nationale en produits animaux et assurant la promotion socio-économique de ses acteurs ». Trois (3) projets relatifs au sous-secteur de l'élevage sont inscrits dans le PAP2A. Il s'agit du Projet d'Appui au Développement et à la Modernisation de la filière Lait (PRADE LAIT), du Programme national d'autosuffisance en moutons (PRONAM) et du Programme de Développement des Cultures Fourragères (PDCF).

Validé en juillet 2013, le PNDE a été actualisé en 2016 afin de mieux l'aligner au PSE. Pour opérationnaliser, ses stratégies, « l'amélioration de la mise en marché des produits animaux » figure parmi les quatre axes stratégiques qui ont été retenus. Sa mise en œuvre est coordonnée par la Direction des Industries animales (DIA) dont la mission et principalement d'assurer, l'opérationnalisation de la politique de développement du secteur.

³⁹Document du Plan d'Actions Prioritaire ajusté et accéléré (PAP 2A)

En outre, une Lettre de Politique de Développement de l'Élevage couvrant la période 2023-2026 est en cours de préparation. Pour améliorer la productivité, les stratégies de développement de l'élevage concernent la santé et l'alimentation du bétail, l'amélioration génétique, la valorisation des produits animaux, le financement du sous-secteur, l'organisation des acteurs des chaînes de valeur et l'adaptation aux changements climatiques.

2.2. Opportunités

Au titre des opportunités actuelles, de projet Emploi, Transformation économique et Relance (ETER 2022–2026), financé avec le concours de la Banque mondiale, prévoit 25 milliards F CFA pour la garantie, le montant de crédits attendus étant de 75 milliards FCFA. Il a été mis en place, pour d'une part, faire face aux défis induits par la Covid-19 et d'autre part assurer la relance de l'économie nationale dont la dynamique positive de croissance a été fortement impactée par la Covid-19. L'objectif de ce projet est d'accélérer la compétitivité des chaînes de valeurs sélectionnées, celles des micros, petites et moyennes entreprises et d'accroître les investissements privés. Leurs cibles sont essentiellement les entreprises des secteurs formel et informel.

Également, le Programme d'Appui à l'Accélération industrielle, à la Compétitivité et à l'Emploi (PAAICE 2022–2025), prévoit 20 milliards FCFA pour la garantie, le montant des crédits attendus étant de 60 milliards FCFA. L'objectif de développement du PAAICE est de soutenir la relance économique, l'accélération de l'industrialisation et la création d'emplois en améliorant i) la compétitivité des chaînes de valeur, ii) la productivité et l'adoption de technologies matérielles et organisationnelles, iii) l'accès au financement, et iv) le développement du secteur privé.

Selon l'étude du FIDA sur l'avenir de l'agriculture au Sénégal pour la période 2030–2063, la valorisation de l'agriculture pour la transformation structurelle du secteur passe par :

- le développement d'une agriculture paysanne intensive sur des bases durables et résilientes aux changements climatiques ;
- le développement de chaînes de valeur agroalimentaires qui offrent des opportunités d'emplois et de revenus, et facilitent l'accès à des systèmes alimentaires adaptés et diversifiés ; et
- le renforcement des liens entre zones rurales et urbaines, un trait d'union facilitant l'intégration des secteurs, des acteurs et des services.

2.3. Quelques résultats

Les politiques mises en œuvre pour l'autosuffisance et la sécurité alimentaires ont donné des résultats probants. En plus de l'autosuffisance notée dans certaines filières (poisson, viandes rouge et blanche, oignon, carotte,...), les résultats obtenus dans les autres secteurs sont très rassurants.

- Dans le domaine de l'agriculture

Les progrès enregistrés sont très appréciables au regard de ce qui suit :

- la production de riz, en 2020-2021, est de 1 349 723 tonnes, soit une hausse de 17 % par rapport à la campagne agricole 2019-2020 (1 155 337 tonnes) et de 29 % par rapport à la moyenne des cinq (5) dernières années ;

- la production de mil, en 2020-2021, est de 1 144 855 tonnes, soit une hausse de 42 % par rapport à la campagne 2019-2020 (807 044 tonnes) et de 44 % par rapport à la moyenne des cinq (5) dernières années ;
- la production de sorgho, en 2020-2021, est de 377 323 tonnes, soit une hausse de 40 % par rapport à la campagne 2019-2020 (270 168 tonnes) et une hausse de 64 % par rapport à la moyenne des 5 dernières années ;
- la production de fonio, en 2020-2021, est de 6 761 tonnes, soit une hausse de 31 % par rapport à 2019-2020 (5 151 tonnes) et de 68 % par rapport à la moyenne des 5 dernières années ; et
- la production de maïs est de 761 883 tonnes, soit une hausse de 44 % par rapport à 2019/2020 (530 705 tonnes) et de 83 % par rapport à la moyenne des 5 dernières années.

Sur la situation actuelle de la sous-filière « semences », malgré les contraintes, le Sénégal dispose d'un potentiel génétique constitué de variétés améliorées pour les principales espèces cultivées. Elles sont adaptées aux différentes zones pédoclimatiques grâce aux efforts consentis par la recherche agronomique. C'est le résultat d'un appui conséquent de l'État pour la production des semences prébases (05 milliards FCFA/an), d'une forte implication des opérateurs privés dans la production de semence, et d'une bonne dynamique au niveau de la recherche qui met à disposition des variétés adaptées aux changements climatiques. A cela s'ajoutent l'acquisition de nouvelles unités de conditionnement des semences améliorant ainsi leur qualité (sept (07) unités viennent d'être acquises dans le cadre du Programme de Productivité Agricole en Afrique de l'Ouest (PPAAOO) et une forte implication des établissements bancaires.

Pour la production de riz, l'ISRA a mis en place des variétés adaptées au besoin des populations (70 % des parcelles en culture irriguée) avec un rendement moyen de 6,5 tonnes avec des pics de 9 à 12 tonnes. Quarante-deux (42) variétés sont homologuées (vingt-deux (22) en culture irriguée et vingt (20) en culture pluviale) dont des variétés NERICA pour la culture pluviale et onze (11) nouvelles variétés de riz ISRIZ (tolérantes à la salinité, aux basses températures, aromatiques). Il y a eu également la mise au point de matériels agricoles, comme la faucheuse à riz (ISRA-SAED-ADRAO ou ISA) et les batteuses à riz (ADRAO-SAED-ISRA ou ASI).

Pour le mil et le sorgho, des variétés adaptées aux zones agro-écologiques ont été conçues. Il s'agit principalement de six (6) variétés de mil (précoces, tardives, double usage) et de trois (3) variétés de sorgho, sans tanin, homologuées avec des rendements de deux (2) à trois (3) t/ha.

L'Institut sénégalais de Recherche agricole (ISRA) effectue des recherches sur le blé depuis longtemps. Ainsi, huit (8) variétés de blé (tendre et dur) ont été homologuées et la recherche continue pour trouver des variétés plus résilientes à la chaleur. L'ISRA préconise la mise en place d'un programme national de production de blé pour réduire la dépendance à l'étranger. Il a également mis en place cinq (5) variétés de sésame (précoce, qualité graine) et poursuit la production de semences et de plants fruitiers. Concernant l'arachide, dix (10) nouvelles variétés ont été homologuées (précoces, gros calibre).

La mise en œuvre des différents projets et programmes de la Société d'Aménagement et d'Exploitation des Terres du Delta du Fleuve Sénégal (SAED) a généré plus de 50 000 emplois permanents et temporaires répartis entre les prestations d'études et de contrôle de travaux, les travaux d'aménagement, les activités de production (travail du sol, main d'œuvre, irrigation,...), les activités de post-production (récolte, transformation, commercialisation, ...).

Au niveau de l'ANIDA, les modèles d'exploitations agricoles modernes conçus pour la promotion de cultures à haute valeur ajoutée et céréalières, ont généré comme résultats la mise en place de sept (7) aires agricoles émergentes, un cumul de production horticole pendant cette période de 210 000 tonnes dont 21 783 tonnes exportées, et une moyenne de dix-neuf (19) spéculations par année. À cela s'ajoutent la réalisation de quatorze (14) fermes ayant une composante en production laitière avec 114 000 litres de lait en 2021, treize (13) fermes villageoises ayant une composante avicole avec une production de 88 tonnes de viande en 2021 et 38 500 emplois créés.

Le revenu annuel moyen d'une ferme villageoise est de 900 000 FCFA pour une superficie de 0,4 ha avec un pic de 2 600 595 FCFA/an/producteur (Tivaouane Peulh en 2021). Pour la ferme familiale, le revenu annuel moyen varie entre 3 et 4 millions FCFA.

Sur la maîtrise de l'eau, le MAER a réalisé des ouvrages de retenue d'eau et de lutte contre la salinisation des terres, des aménagements secondaires de bas-fonds avec la réalisation de diguettes, de casiers, etc. et la valorisation autour de périmètres maraichers à l'aval de puits hydrauliques à Nemaba, Toubacouta et Fatick. Il a également procédé à la valorisation de périmètres maraichers à l'aval d'ouvrages de retenue à Fouloum (Région de Thiès), développé et vulgarisé de bonnes pratiques en irrigation de précision (goutte à goutte et aspersion).

- **Dans le domaine de l'élevage**

L'élevage, un des piliers des systèmes alimentaires au Sénégal, est pratiqué par près d'un tiers des ménages sénégalais, soit 550 000 ménages, pour lesquels il contribue de manière significative à la réduction de la pauvreté, de l'insécurité alimentaire et de la malnutrition. Le secteur a participé, en 2020, à hauteur de 3,5% au PIB et pour 20,7% à la valeur ajoutée de l'Agriculture au sens large. L'élevage joue également un rôle essentiel d'appui au système mixte agriculture-élevage, notamment dans la traction, la fertilisation et l'adaptation aux chocs⁴⁰.

Concernant les industries animales, on relève, entre autres résultats, l'acquisition dans le cadre du programme de coopération « Maïs alimentos » avec la République fédérative du Brésil, de matériels constitués notamment de 120 tanks à lait électriques, 100 tanks à lait solaires, 200 pasteurisateurs, 150 trayeuses mobiles, 25 lactoducs, 35 tracteurs, 20 motoculteurs équipés, 10 faucheuses à disques, 20 andaineuses, 10 ensileuses à 2 rangs, 80 broyeurs, 80 hache-pailles et 3 pivots.

Afin de renforcer la transformation et la commercialisation des produits laitiers, 50 centres de collecte de lait ont été construits (ou réhabilités) et équipés dans les régions de Louga, de Kaffrine, de Saint-Louis et de Kolda et 75 actrices ont été formées sur les techniques de transformation du lait. Aussi, l'acquisition d'emballages et de matériel de contrôle de la qualité des produits laitiers a été facilitée pour les laiteries de Boulel, de Sinthiou Bamambé et de Lour Escale.

Faisant de l'accès à l'aliment de bétail sa priorité, le Conseil national de la Maison des Eleveurs (CNMDE) a signé des conventions de partenariat avec les Grands Moulins de Dakar (GMD) et NMA SANDERS depuis mai 2010, afin de disposer régulièrement d'aliments de bétail concentrés à un prix réduit (de 7% à GMD et 6% à NMA SANDERS) et aménagé 126 hectares dans la Région de Thiès pour le développement des culture fourragères.

⁴⁰Communication de la Direction de l'Élevage du 20 mars 2022 au CESE

- **Autres avancées des programmes et projets dédiés à l'autosuffisance et la sécurité alimentaires**

Les résultats des travaux de recherche de l'Institut de Technologie alimentaire (ITA) sont très concluants en ce qui concerne la conservation et le transport des produits halieutiques, les techniques de séchage et de transformation des oléagineux, des fruits, des légumes, des céréales et des produits halieutiques, l'atomisation (transformation en poudre) de certains produits locaux (bissap, bouye, gingembre, thé,...), les recettes culinaires, etc. Il s'agit d'un ensemble de technologies et d'innovations qui permettent de répondre aux multiples et pertinents questionnements des acteurs du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique pour la valorisation de leurs produits, ainsi qu'aux consommateurs aux plans nutritionnel et sanitaire.

Au titre des expériences à valoriser, le Conseil national de Concertation et de Coopération des Ruraux (CNCR) propose la contractualisation comme solution pour assurer le développement durable et autonome des filières agricoles, qui a déjà permis :

- le renforcement des services agricoles (conseil technique, accès au financement) de 6 fédérations nationales regroupant plus de 150 000 exploitations agricoles ;
- l'approvisionnement, à temps, en semences certifiées (20 000 tonnes) et en engrais (23 500 tonnes de NPK) à 86 000 exploitations familiales ;
- la commercialisation auprès des industriels et des exportateurs de 92 000 tonnes d'arachide en coque (25 milliards FCFA) ;
- le paiement à temps des exploitants familiaux pour leurs livraisons d'arachide au prix fixé par l'Interprofession ;
- etc.

Dans le cadre de la contribution de la Fédération des Organisations Non gouvernementales du Sénégal (FONGS) à la souveraineté alimentaire du pays, des initiatives en matière de valorisation des céréales locales (céréales sèches : mil, maïs, ...) ont généré les résultats suivants : i) mise en place de trois (3) minoteries pour produire une farine panifiable à Kaffrine, Kounghoul et Ndiaganiao, ii) appui et accompagnement de 60 boulangers traditionnels pour une incorporation de la farine de mil et de maïs dans la panification et une diversification des produits à base de céréales et iii) appui de 300 femmes formatrices sur les techniques de transformation de céréales locales (beignets, galettes et autres produits dérivés).

La FONGS a également mené des activités de promotion des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques (ASPH), d'appui à la promotion des systèmes de production et à l'amélioration des marchés territoriaux pour booster les économies en milieu rural, en lien avec les stratégies de territorialisation des politiques publiques, de diversification des activités et des revenus des femmes,...

2.4. Contraintes et limites susceptibles d'entraver l'atteinte de l'autosuffisance et la sécurité alimentaires

Les politiques et programmes mis en œuvre au Sénégal pour promouvoir l'autosuffisance et la sécurité alimentaires sont pertinents. Mais, ils sont pour l'essentiel, orientés vers l'atteinte d'un aspect de la sécurité alimentaire, à savoir la disponibilité de produits agricoles de base. En effet, les efforts du Gouvernement sont plus consacrés à l'atteinte des objectifs d'autosuffisance alimentaire, alors que la sécurité alimentaire va au-delà, au regard du système alimentaire du pays.

À ce jour, le Sénégal n'a pas encore atteint les résultats escomptés pour assurer la sécurité alimentaire et nutritionnelle. En pratique, le pays fait face à certaines contraintes relatives à l'agriculture qui est essentiellement pluviale, à la vulnérabilité des exploitations familiales aux chocs climatiques, à l'appauvrissement des sols, à la faiblesse des rendements et du niveau de formation des acteurs,...

Par ailleurs, la sécurité alimentaire est aussi confrontée à des difficultés de coordination entre les structures en charge de ce domaine du fait de son caractère multisectoriel, de la pluralité des programmes et de la diversité des acteurs, etc.

Les systèmes agricoles et d'élevage fragilisés coexistent de plus en plus difficilement dans un contexte d'urbanisation rapide, de surexploitation des ressources, d'agro-industrialisation et d'exploitation minière. Aussi, la dégradation des ressources naturelles est un problème majeur : (i) déforestation : -3,24 points de % entre 2000 et 2015, soit 40 000 ha / an ; (ii) dégradation des terres : 34 % (contre 13 % il y a 20 ans) par érosions hydrique et éolienne, et salinisation [Source : Projet LADA] ; (iii) déclin de la quantité d'eau (nappes) et de sa qualité, (iv) retards des pluies⁴¹, etc.

Dans le sous-secteur agricole par exemple, outre l'insuffisance des moyens requis pour permettre aux acteurs du secteur de disposer d'intrants de qualité (semences, engrais,...) et déquipements (tracteurs,...), se posent des questions majeures et leurs impacts significatifs sur les rendements: dégradation et salinisation de terres, faiblesse de la pluviométrie ; difficile accès au foncier et à l'eau dans certaines contrées du pays ; etc.

Pour le sous-secteur de l'horticulture, en plus de l'accès limité aux facteurs de production, on relève la détérioration de la base productive (terres, eaux, intrants,...) ainsi que le déficit d'infrastructures de stockage et de conservation.

Entre autres contraintes qui entravent le développement de l'élevage au Sénégal, le Conseil nationale de la Maison des Eleveurs du Sénégal (CNMDE) relève d'abord la non sécurisation du foncier rural, la faible productivité et compétitivité des acteurs du sous-secteur, l'insécurité alimentaire des animaux ainsi que le caractère persistant du problème de l'abreuvement du bétail. À cela s'ajoutent la récurrente question du vol de bétail, la prolifération des déchets plastiques et ses conséquences sur la santé des animaux, l'absence d'une véritable politique de développement de la chaîne de valeur, surtout en termes de collecte, de transformation, de conservation et de commercialisation des produits animaux.

Spécifiquement à la filière laitière, malgré ses réelles potentialités, le Sénégal reste un grand importateur du fait des énormes contraintes liées à sa conservation et sa transformation : ce qui engendre de perpétuelles pertes post production.

Sur les limites entravant la gouvernance, par rapport à la sécurité alimentaire et nutritionnelle, peuvent être notés, entre autres facteurs, la faiblesse du système de suivi évaluation, la difficile mobilisation des ressources financières, le manque de moyens techniques et financiers pour la lutte phytosanitaire et la faible implication du secteur privé.

⁴¹Communication de l'UE au CESE le jeudi 24 mars 2022

Concernant les ressources en eau, elles sont inégalement réparties. Elles sont trop éloignées des grands centres de consommation et de pôles de développement, des pôles de développement ou difficilement mobilisables pour satisfaire la demande en eau potable des populations ou des autres usages (industrie, agriculture, mines, etc.). Ainsi, les volumes d'eau réellement mobilisés annuellement sont actuellement estimés à moins de 10% des réserves. Ceci pose ainsi un grave problème d'accès à l'eau pour certaines populations.

Pour la SAED, les contraintes liées au développement de l'agriculture irriguée sur la rive gauche du Fleuve Sénégal sont :

- la vétusté et l'insuffisance des aménagements hydro-agricoles ;
- les difficultés de drainage de l'eau dans le Delta ;
- l'insuffisance du matériel d'irrigation et d'aménagement, notamment les motopompes et les machines agricoles comme les tracteurs et moissonneuses ;
- la cherté de l'électricité pour les producteurs et les transformateurs ;
- l'enclavement des zones de production ;
- la pression aviaire accentuée par des changements climatiques et engendrant la baisse des rendements ;
- les difficultés de commercialisation du riz avec les prix du riz paddy et du riz blanc qui ne sont pas compétitifs.

Quant à l'ISRA, à partir de 2017, des ponctions budgétaires avaient empêché l'Institut de disposer des moyens de ses ambitions. En conséquence, l'ISRA se retrouve avec une dette de plus de 2,732 milliards F CFA, relativement aux charges sociales.

Globalement, pour la recherche, on note des difficultés persistantes dans la production des semences G3 liées aux très faibles moyens de la sélection variétale (production des G0 et G1). Le contrôle souffre de la faiblesse des moyens humains, logistiques, etc. des services dédiés.

De même, le personnel technique qualifié fait défaut dans les unités de triage et de conditionnement dénombrées sur le territoire national.

Quant aux infrastructures de stockage communément appelées « seccos », elles sont très vétustes et ne répondent plus aux normes requises. Les autres équipements comme les bascules, les cribles et les instruments de mesure de densité et de pureté variétale n'existent plus.

Le tableau est loin d'être exhaustif eu égard au dynamisme du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique et du caractère multidimensionnel liés à la problématique de l'insuffisance et de la sécurité alimentaires.

III. Nouveaux enjeux et défis en matière d'autosuffisance et de sécurité alimentaires

En plus des questions endogènes⁴², les leçons apprises de la pandémie à COVID-19, les multiples incertitudes sur les effets et impacts de la guerre en Ukraine sur le marché mondial, associés aux conséquences des changements climatiques sur les systèmes de production et celles attendues dans le cadre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), constituent autant de déterminants qui conditionnent les choix politiques visant l'autosuffisance et la sécurité alimentaires, voire la souveraineté alimentaire.

3.1. Enjeux

Face aux enjeux mondiaux, régionaux et sous régionaux relatifs à la sécurité alimentaire et nutritionnelle, le Sénégal a élaboré le Programme national d'Investissement agricole, de Sécurité alimentaire et Nutrition (PNIASAN) qui est une déclinaison nationale du Programme détaillé de l'Agriculture en Afrique (PDDAA). Ce dernier est le cadre de référence pour la conception et la mise en œuvre des politiques et stratégies de développement agricole en Afrique.

Le MAER a engagé, pour consolider les acquis du PRACAS, dans un contexte de pandémie à Covid-19 et en articulation avec le PAP 2A, un processus de formulation du Programme agricole de Souveraineté Alimentaire Durable (PASAD) d'un coût global évalué à 1 021 milliards FCFA et dont l'un des enjeux majeurs est l'autosuffisance pour les produits prioritaires de base. Les principaux défis à relever sont : i) la contribution à la réduction du déficit de la balance commerciale agro-alimentaire, ii) l'amélioration de la productivité des filières stratégiques et iii) la contribution à l'amélioration de l'état nutritionnel des populations.

Le PASAD vise comme objectifs l'amélioration et la sécurisation de la base productive, l'accroissement durable de la productivité et de la production agricole, le renforcement du dispositif des services agricoles en matière d'appui à la production et à l'amélioration de la gouvernance du secteur.

S'agissant de la maîtrise de l'eau, les enjeux, au niveau du Comité permanent Inter-Etats de Lutte contre la Sécheresse dans le Sahel (CILSS), se traduisent par des politiques qui préconisent l'amélioration de la gestion de l'eau productive agricole. celle-ci est devenue une priorité, un challenge pour les Chefs d'État, au regard de la Déclaration du Sommet de Nouakchott (Maîtriser l'eau pour faire reculer la faim au Sahel), et de la Déclaration de Dakar qui a consacré le Projet d'appui régionale à l'initiative pour l'irrigation au Sahel (PARIIS) qui engage le Sénégal.

La question de l'eau reste un enjeu national compte tenu de son importance pour différents secteurs d'activités (industrie, agriculture, tourisme, pêche, etc.). Au Sénégal, les ressources en eau sont fortement tributaires des apports pluviométriques. Le potentiel de ressources en eau (eaux de surface et eaux souterraines) est considérable. Mais, il se pose les contraintes liées à sa disponibilité, au regard des énormes coûts nécessaires à leur mobilisation et leur distribution.

Réduire la malnutrition est aussi un enjeu pour faire régresser la mortalité chez les enfants de moins de cinq ans, 45% des décès dans cette tranche d'âge étant liés à ce fléau. La sous-nutrition entraîne un développement physique et cognitif moindre et une perte d'environ 11% du PNB en Afrique et en Asie⁴³.

⁴²Insuffisance des productions de certaines denrées de grande consommation, faible capacité de transformation et de conservation des produits disponibles, ...

⁴³Communication de l'UE au CESE le Jeudi 24 mars 2022

3.2. Défis

Concernant les défis liés aux stratégies de développement économique et social, l'accélération de l'atteinte des ODD amène la FAO à opter, dans son Cadre stratégique 2022-2031, pour une transition vers des systèmes agroalimentaires plus efficaces, inclusifs, résilients et durables. Ces objectifs sont déclinés dans le Cadre de Programmation par Pays (CPP) 2019/2023 (revue avec les partenaires le 4 mars 2023) et un Programme de Partenariat signé en 2022 pour soutenir les efforts du Gouvernement destinés à améliorer l'employabilité des jeunes dans le secteur de l'agriculture.

Le principal défi de ce secteur est de construire une agriculture compétitive, diversifiée et durable aux fins de lutter contre la pauvreté et atteindre la sécurité alimentaire et nutritionnelle des populations. Les limites du modèle actuel suggèrent la nécessité de repenser les manières de produire, d'échanger et de consommer qui sont confrontées à la croissance démographique, aux changements climatiques et à la dégradation des ressources productives (eau, sol et forêt).

Au regard des nouveaux défis institutionnels, la révision de la loi agro-sylvo-pastorale et la tenue régulière du Conseil supérieur de l'Orientation agro-sylvo-pastorale et halieutique, présidé par le Chef de l'État, préoccupent les organisations socioprofessionnelles du secteur. Entre autres déterminants pour parvenir à la sécurité alimentaire au Sénégal, les acteurs du secteur relèvent :

- l'importance de la professionnalisation (établissement ou actualisation du référentiel des métiers du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique, conception de référentiels métiers, de référentiels de formation et de référentiels de certification, adaptés à tous les profils, suivant l'approche par les compétences, etc.) ;
- l'élaboration de cadres de référence concertés (politique agricole valorisant l'agroécologie, politique de développement de l'élevage, politique de développement de la pêche, y compris l'optimisation des nouvelles opportunités qu'offre l'aquaculture,...) ;
- la prise en charge intelligente de la question complexe du foncier rural pour un accès plus équitable ;
- la bonne maîtrise de l'eau dans toutes les localités ;
- la systématisation de l'assurance agricole ; et
- l'urgence de s'aligner sur les standards de compétitivité dans un marché sous régional, continental et mondial ouvert.

S'agissant des défis liés au financement des secteurs concernés par l'autosuffisance et la sécurité alimentaires, pour impulser une dynamique de transformation profonde, le Plan stratégique « Synergie 2022 » de la Banque agricole (LBA) a été élaboré avec les 7 défis majeurs à relever :

- consolider la structure financière ;
- renforcer l'efficacité de la gouvernance ;
- renforcer la maîtrise des risques ;
- renforcer l'action commerciale et diversifier la clientèle et l'offre de produits ;

- améliorer l'efficacité opérationnelle ;
- bâtir un capital humain motivé et compétitif ;
- promouvoir l'image d'une banque soutenant la modernisation de l'agriculture sénégalaise et de l'économie dans son ensemble.

La transformation des systèmes alimentaires au Sénégal pose quatre (4) défis majeurs. Il s'agit de (i) la promotion de l'agro écologie et la sécurisation du foncier rural, (ii) la diversification de la demande alimentaire en s'appuyant sur les acteurs locaux, (iii) la gestion du décalage entre les préférences alimentaires et la valorisation des capacités nationales de production d'autres céréales différentes du riz et (iv) l'équité territoriale et la gestion des risques pouvant résulter de la concurrence des acteurs industriels.

S'agissant de la sécurité sanitaire des aliments, il se pose tout d'abord le défi de l'autosuffisance à court terme pour certaines spéculations comme la carotte, l'oignon et la pomme de terre. Viennent ensuite, les défis relatifs à la réduction des importations de riz et la hausse de la production de riz local à moyen terme, à la gratuité des frais d'analyse et du code à barre des produits locaux (FRA pour tous), au rééquilibrage de la balance commerciale et à l'amélioration de l'offre de produits locaux transformés et de bonne qualité.

Pour le secteur de l'élevage, le Programme « Mise en marché », volet important du PNDE, est mis en place du fait du rôle considérable que jouent les filières animales dans les économies territoriales du Sénégal, eu égard à leur contribution dans la sécurité alimentaire et nutritionnelle, la création d'emplois et de revenus pour près du tiers des ménages sénégalais. Les défis essentiels identifiés pour la mise en marché des produits animaux sont le renforcement des infrastructures de transformation, de conservation et de commercialisation, avec une meilleure intégration dans la filière industrielle et l'amélioration de la valorisation des produits obtenus dans les filières lait local, bétail-viande, aviculture, apiculture, etc.

DEUXIEME PARTIE : RECOMMANDATIONS

Pour une production locale suffisante, une disponibilité et une accessibilité aux aliments qui répondent aux exigences de qualité et nutritionnelles, produits localement ou importés, en conformité avec les exigences des marchés et les engagements du Sénégal, ainsi qu'à la stabilité du système d'approvisionnement, le Conseil économique, social et environnemental (CESE) recommande ce qui suit :

A. Au titre de l'amélioration du cadre législatif, réglementaire et institutionnel

1. Procéder à l'évaluation et à l'actualisation de la loi n° 2004 – 16 du 04 juin 2004 portant loi d'orientation agro-sylvo-pastorale pour une meilleure prise en charge des mutations notées dans le secteur et des orientations déclinées par l'Etat, notamment la création des agropoles ;

2. Organiser les Assises nationales « agro-sylvo-pastorales et halieutiques » pour la promotion d'une transition agro-écologique durable, dans un contexte de changement climatique, en vue :

- d'une meilleure concertation entre les acteurs sur la gouvernance foncière et les politiques, stratégies, programmes et projets de développement en cours de réalisation ainsi que le dispositif à mettre en place pour assurer la pérennisation des acquis ;
- d'une mutualisation et d'une harmonisation plus efficaces des interventions ;
- d'une capitalisation et d'une vulgarisation plus efficaces des bonnes pratiques ;
- de l'adoption d'une position commune dans l'orientation stratégique des actions, notamment celles concernant la transition agro-écologique ;
- de la revue des modalités d'évaluation de certaines filières ;
- de la définition d'un cadre de suivi et d'évaluation consensuel des politiques, programmes et projets agro-sylvo-pastoraux et halieutiques ;

3. Institutionnaliser l'organisation annuelle d'un Conseil interministériel sur la campagne du sous-secteur de l'horticulture pour une prise en charge plus efficace des problèmes récurrents de stockage, de conservation, de commercialisation, etc.;

4. Porter, au moins, à cent (100 000 000 000 000) F CFA le budget annuel dédié à la campagne agricole ;

5. Territorialiser les politiques publiques visant l'autosuffisance et la sécurité alimentaires (voire la souveraineté alimentaire), en adoptant des plans départementaux et locaux pour :

- la valorisation optimale des potentialités et avantages comparatifs de chaque terroir, y compris en matière d'agroforesterie et d'exploitation des produits forestiers ;
- le renforcement du partenariat entre le secteur privé et les collectivités territoriales conformément aux orientations de l'Acte III de la Décentralisation ;

6. Développer une stratégie nationale de promotion de la « préférence alimentaire nationale », intégrant, entre autres axes d'orientation :

- le renforcement des mesures de protection des denrées de grande consommation ;
- l'organisation d'une Semaine nationale de promotion des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques pour encourager davantage le « consommer local » ;
- l'adoption d'un plan de communication sur le « consommer local » et la mise en place concomitamment d'un réseau de communicateurs spécialisés ;
- l'accompagnement des structures de recherche et de formation comme l'ITA et l'ENSA, ainsi que les organisations socio-professionnelles, pour vulgariser les résultats de leurs travaux de recherche, les offres de formation disponibles, les alternatives culinaires valorisant des produits locaux, etc. ;
- l'introduction dans les curricula d'éducation et de formation, de l'élémentaire et du moyen secondaire, de modules d'enseignement relatifs à « l'éducation à l'alimentation » ;
- la création d'une chaîne de télévision dédiée à la promotion du « consommer local » et à l'opérationnalisation de l'objectif décliné au travers du slogan « mangeons ce que nous produisons » ;
- l'accélération de la mise en œuvre et le passage à échelle des programmes et projets intégrés, en prenant en compte toutes les composantes du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique, comme le PRODAC ;
- le renforcement des synergies entre l'ANCAR, la FONGS, le CNCR, la dynamique pour une Transition Agro-écologique au Sénégal (DyTAES), les 3UP, les réseaux et fédérations des femmes rurales pour le développement optimal des dynamiques coopératives et de l'entreprenariat rural, etc.

B. Au titre de la consolidation des acquis et des nouvelles orientations pour l'atteinte de l'autosuffisance et la sécurité alimentaires

7. Développer une stratégie de sécurisation des bases productives et d'intensification des investissements pour la consolidation des acquis des politiques, programmes et projets initiés en privilégiant, entre autres :

- la sécurisation du foncier rural en :
 - procédant à une délimitation équitable des espaces fonciers dédiés aux activités agricoles (affectés aux agriculteurs, femmes et jeunes ruraux) et ceux affectés aux acteurs de l'élevage avec des tracés de parcours de bétail et des couloirs bien aménagés devant permettre aux animaux d'accéder facilement aux zones de pâturage et points d'eau ;
 - adoptant des mesures spécifiques visant l'accompagnement des producteurs pour favoriser l'augmentation des superficies emblavées et l'accélération de la relance de l'activité horticole ;

- le relèvement du statut organique des terres cultivables en expérimentant davantage le compostage, l'usage d'engrais organiques, etc. ;
- le développement des connaissances sur la lutte anti-sel dans les zones deltaïques du nord, du centre et du sud ;
- la maîtrise de l'eau pour s'émanciper de la forte dépendance de l'agriculture pluviale et assurer la promotion, au niveau national, de l'agriculture irriguée en :
 - capitalisant les bonnes pratiques en matière d'irrigation pour un usage optimal de la ressource en eau ;
 - partageant et dupliquant les bonnes pratiques résultant du Programme national de Développement de la petite Irrigation locale (PNDIL) pour la promotion de la diversification agricole, gage de l'autosuffisance et de la sécurité alimentaires ;
 - cartographiant les sites potentiels adaptés à l'irrigation y compris la mise en place de bases de données fiables relatives audits sites ;
 - mettant en place un fonds d'entretien et de maintenance dédié à la « petite irrigation»;
- l'amélioration de la gouvernance de la filière semencière à travers :
 - l'opérationnalisation, du Comité national consultatif des Semences et Plants ;
 - le renforcement des moyens mis à la disposition de l'ISRA pour la production en quantité et en qualité de semences pré-bases ainsi que l'accompagnement des acteurs en charge de la démultiplication de semences certifiées ;
 - la professionnalisation de tous les acteurs (particuliers, entreprises,...) de la chaîne de valeur ;
 - l'adoption de mesures incitatives en faveur des entreprises privées semencières en vue de faciliter l'accès des petits producteurs à des semences certifiées, en qualité et en quantité ;
 - le renforcement du dispositif de contrôle et de certification des semences ;
 - etc.
- la revision des modalités de désignation des entités agréées dans la vente et la distribution des engrais, en systématisant la signature de contrats de performance, surtout pour assurer le respect de la qualité et des délais requis ;
- la disponibilité d'équipements appropriés (tracteurs,...) ;
- la revalorisation des statuts des agents des ministères en charge des secteurs de l'agriculture de l'élevage, de la pêche, etc. pour favoriser un meilleur suivi des politiques, programmes et projets, à travers un système de motivation à la hauteur des ambitions affichées par l'Etat ;

- la création de plateformes d'innovations ;

8. Accorder une priorité au développement des exploitations familiales, à la sécurisation des investissements et à la valorisation des produits agricoles, à travers :

- la révision à la baisse des taux concernant les crédits agricoles, l'allongement de la durée de remboursement et la bonification de l'assurance pour toutes les filières du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique ;
- l'accompagnement des coopératives des petits exploitants familiaux dans les différentes filières ;
- le développement d'une stratégie nationale pour la professionnalisation des acteurs du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique ;
- la mise en place d'un circuit d'échanges aux niveaux local et régional pour faciliter aux agriculteurs familiaux un meilleur accès aux services, infrastructures et marchés ;
- la discrimination positive en faveur des femmes rurales dans la mise en œuvre des politiques d'appui aux producteurs agricoles, notamment l'accès au foncier, aux intrants, aux matériels agricoles, etc. ;

9. Développer une approche filière pour la réduction des importations des produits alimentaires de grande consommation (riz, mil, maïs, sorgho, blé,...) en travaillant sur :

- les politiques publiques relatives aux prix, aux subventions, au régime commercial, etc. ;
- la structuration de la filière en privilégiant la formation, les concertations, les négociations;
- l'intensification de la production en facilitant l'accès au foncier, aux semences et engrais de qualité et en quantité, aux équipements pour la mécanisation, aux conseils ainsi qu'en opérant des aménagements et des systèmes d'irrigation adéquats ;
- les services financiers et commerciaux (crédits, assurances, récépissés d'entrepôts,...) ;
- la réduction des pertes post récolte ;
- la facilitation de l'acquisition d'équipements (de transformation, de conditionnement et différenciation des produits; de stockage,...) et la commercialisation en dotant les zones ciblées d'infrastructures adéquates ;
- la promotion du « consommer local », à travers l'information, la sensibilisation, l'emballage, la publicité,... ;

10. Renforcer les mesures de résilience aux changements climatiques pour une meilleure protection du cheptel, à travers :

- la mise en place d'un fonds de calamité pour faire face aux risques climatiques et à la rareté des pâturages ;
- le renforcement des capacités des éleveurs sur les stratégies d'adaptation aux changements climatiques ;
- la création d'autres ranch, comme le Ranch de Dolly, au moins, dans tous les départements;
- la souscription à l'assurance,... ;
- la sécurisation alimentaire et nutritionnelle du cheptel en :
 - facilitant l'accès à des points bien aménagés ;
 - améliorant les conditions d'accès à l'aliment de bétail ;
 - soutenant les initiatives individuelles ou collectives de production de cultures fourragères et de stockage des résidus des récoltes ;

11. Consolider les acquis et renforcer l'action gouvernementale pour l'amélioration de la productivité du cheptel, la conservation, la transformation et la commercialisation des produits et sous-produits d'origine animale, à travers :

- la facilitation de l'accès à un plus grand nombre d'exploitations familiales, aux races exotiques de bonnes capacités de production ;
- la gratuité de l'insémination artificielle pour les exploitations familiales à faibles revenus ;
- l'incitation des sociétés de la place à installer des points de collecte et de conservation de produits laitiers dans certaines zones enclavées ;
- l'accompagnement des petites et moyennes entreprises engagées dans la valorisation des produits d'origine animale ;
- la création de lignes de crédits spécifiques pour le financement rapide de jeunes et de femmes porteurs d'initiatives innovantes dans la transformation et la commercialisation de produits laitiers ;

12. Développer de nouvelles stratégies pour une gestion plus durable des ressources halieutiques et une restauration des écosystèmes marins, en privilégiant :

- la valorisation de la production halieutique par un accompagnement technique des usines de pêche afin de migrer vers la transformation industrielle ;
- l'adaptation des techniques de promotion et de développement de l'aquaculture dans toutes les régions (mise en place de pôles de développement aquacole), en s'assurant d'une disponibilité durable des intrants ;

- une diminution du volume des exportations de produits halieutiques afin de satisfaire le marché local par la mise en place de quotas d'exportation ;
- le développement de la pêche continentale afin de participer à la sécurité alimentaire et nutritionnelle de certaines zones continentales. ;

13. Revaloriser le statut du Commissariat à la Sécurité alimentaire et renforcer sa capacité d'intervention, pour le rendre plus opérationnel, notamment en le dotant de moyens en adéquation avec ses missions :

- la tenue régulière du Conseil national de la Sécurité alimentaire ;
- la mise en place d'un dispositif de veille et d'alerte précoce au niveau de chaque région du Sénégal ;
- l'adoption d'un nouveau programme de construction de magasins de stockage de produits alimentaires, aux normes, dans tous les départements et à terme dans toutes les communes;
- la révision de la stratégie d'intervention du Commissariat à la Sécurité alimentaire, surtout par rapport à l'aspect logistique ;
- l'accompagnement des petits producteurs à disposer d'infrastructures de stockage et de conservation, adaptées aux spécificités de leurs zones ;

14. Soutenir et mobiliser les acteurs spécialisés dans la recherche, la formation et l'encadrement des producteurs :

- compréhension des politiques et systèmes alimentaires, ainsi que leur impact sur les environnements alimentaires, la nutrition et la santé des populations ;
- définition des bonnes pratiques qui garantissent l'utilisation efficiente des recommandations alimentaires nationales au niveau des acteurs institutionnels, de la chaîne de valeur et des communautés ;
- valorisation de l'agroforesterie et une meilleure exploitation des fruits forestiers ;
- revalorisation du statut de l'ITA et mise à sa disposition de tous les moyens techniques et les capacités requis pour :
 - la diffusion et la valorisation des résultats de ses travaux de recherche-développement ;
 - le développement de technologies plus innovantes ;
 - la satisfaction des demandes d'encadrement des acteurs du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique, notamment dans le domaine de l'entrepreneuriat agroalimentaire ;
 - une meilleure prise en charge des exigences des consommateurs aux plans nutritionnel et sanitaire ;

- la poursuite du déploiement stratégique de l'Institut dans toutes les régions ;
- la promotion de l'autofinancement et de la coopération ;
- synergie entre les différentes structures de recherche (ITA, ISRA, etc.) et celles qui comme la SAED et l'ANIDA sont plus impliquées dans la mise en oeuvre des programmes et projets ;
- création d'un centre de recherche d'excellence, au moins, dans chaque agropole pour l'amélioration de la compétitivité ;
- accompagnement des structures comme l'ENSA pour l'augmentation de leurs capacités d'accueil et la diversification de leurs offres de formation, surtout dans le domaine de l'entretien et la maintenance des machines agricoles ;
- mobilisation d'un budget spécial pour le renforcement des capacités d'intervention (moyens techniques, humains, matériels, financiers,...) de l'ANCAR et de toutes les autres institutions d'appui, spécialisées dans la recherche, la formation, la transformation, etc. ;

15. Créer de nouvelles conditions, prendre les mesures requises pour une meilleure structuration des filières du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique et inciter les acteurs du secteur privé national à investir dans la production, le stockage, la conservation, la transformation et la commercialisation des produits ;

C. Au titre des perspectives pour la promotion durable d'une souveraineté alimentaire

16. Faire de la transition agro-écologique la boussole des politiques du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique, au Sénégal et engager une réflexion prospective sur la transformation des systèmes alimentaires, en vue :

- de la réorganisation des filières suivant les potentialités et avantages comparatifs des terroirs dans le respect de l'équilibre des écosystèmes et de la biodiversité ;
- d'un meilleur appui à la recherche, la formation, l'appui-conseil des petits producteurs et une gestion plus appropriée des subventions et des financements ;
- de l'accroissement de la productivité des systèmes agro-sylvo-pastoraux et écologiques ;
- de la promotion de l'agro-écologie dans les chaînes de valeur agro-sylvo-pastorale et halieutique pour :
 - la limitation des pertes post-récoltes; l'amélioration de la qualité sanitaire des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques ; la diversification de l'offre en produits transformés ;
 - la promotion de la consommation des produits issus de l'agro-écologie ;

- la facilitation de l'accès des exploitations familiales aux marchés qui promeuvent les produits agro-écologiques ;
- de l'amélioration de la gouvernance et du financement de la transition agro écologique à travers :
 - l'instauration d'un cadre de concertation intersectoriel, participatif et inclusif pour faciliter la construction, la mise en œuvre et le suivi des politiques de transition agro écologique ;
 - l'amélioration, l'adoption et l'application effective des lois et règlements favorables à la transition agro-écologique ;
 - le financement de la transition agro-écologique en priorisant le soutien aux exploitations familiales ;
 - le renforcement des réformes pour une meilleure implication du secteur dans le développement de l'agro-industrie ;
- de la gestion du décalage entre les préférences alimentaires et la valorisation des capacités nationales de production d'autres céréales différentes du riz ;
- d'une meilleure gestion de l'équité territoriale et des risques pouvant résulter de la concurrence des acteurs industriels ;

17. Encourager les initiatives de la FAO dans la finalisation, la mobilisation des ressources et la mise en œuvre du programme dénommé « des systèmes alimentaires résilients vers l'alimentation saine pour les personnes vulnérables à la malnutrition au Sénégal (SARAS) », dont la durée s'étale sur cinq (5) ans avec une phase pilote de trois ans, ciblant les régions de Kaffrine, Tambacounda, Matam, Louga, Sédhiou, Kédougou et de Dakar ;

18. Prendre en compte les aspects de propriété intellectuelle liés à l'agriculture et à l'élevage pour autant qu'ils renforcent la sécurité alimentaire, c'est-à-dire le respect du droit à l'alimentation.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES II

Communication de la première séance d’audition du lundi 14 mars 2022

- La Banque agricole (LBA)
- Direction générale de la Planification et des Politiques économiques (DGPPE)
- Fonds de Garantie des Investissements prioritaires (FONGIP)
- Fonds Souverain d’Investissements Stratégiques (FONSIS)

Communication de la deuxième séance d’audition du mardi 15 mars 2022

- Direction de l’Agriculture (DA)
- Direction de l’Horticulture (DH)
- Direction de l’Analyse, de la Prévision et des Statistiques agricoles (DAPSA)
- Direction du Financement et du Partenariat avec les Organisations (DFPO)

Communication de la troisième séance d’audition du mercredi 16 mars 2022

- Institut sénégalais de Recherches agricoles (ISRA)
- Société nationale d’Aménagement des Terres du Delta et de la Vallée du Fleuve Sénégal (SAED)
- Agence nationale du Conseil agricole et rural (ANCAR)
- Agence nationale d’Insertion et de Développement agricole (ANIDA)

Communication de la quatrième séance d’audition du jeudi 17 mars 2022

- Direction des Bassins de Rétention et Lacs artificiels
- Direction de la Gestion et de la Planification des Ressources en Eau (DGPPE)
- Direction des Industries de Transformation de la Pêche (DITP)
- Agence nationale de l’Aquaculture (ANA)

Communication de la cinquième séance d’audition du lundi 21 mars 2022

- Division de la Consommation
- Union nationale des Chambres de Commerce, d’Industrie et d’Agriculture (UNCCIAS)
- Direction de l’Élevage (DE)
- Direction des Industries animales (DIA)

Communication de la sixième séance d’audition du mardi 22 mars 2022

- Commissariat à la Sécurité alimentaire (CSA)
- Programme des Domaines agricoles Communautaires (PRODAC)
- Institut de Technologie alimentaire (ITA)
- Ecole nationale supérieure d’Agriculture (ENSA) – Université Iba DER THIAM de Thiès

Communication de la septième séance d’audition du mercredi 23 mars 2022

- Conseil national de Concertation et de Coopération des Ruraux (CNCR)
- Union Paysans, Pasteurs et Pêcheurs (U3P)
- Dynamique pour la Transition agro-écologique au Sénégal (DyTAES)

Communication de la huitième séance d’audition du jeudi 24 mars 2022

- Fonds international de Développement agricole (FIDA)
- Délégation à la Commission de l’Union européenne à Dakar

Communication de la neuvième séance d'audition du vendredi 25 mars 2022

- Fédération des ONG du Sénégal (FONGS)
- Initiative Prospective agricole et rurale (IPAR)

Communication de la dixième séance d'audition du lundi 28 mars 2022

- Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO)
- Union nationale interprofessionnelle de Semences (UNIS)
- Conseil national de la Maison des Eleveurs du Sénégal (CNMDE)
- Réseau national des Femmes rurales du Sénégal (RNFR/S)
- Fédération nationale des Femmes rurales du Sénégal (FNFR/S)



ANNEXE II

LISTE DES MEMBRES DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT RURAL

THEME: «AUTOSUFFISANCE ET SECURITE ALIMENTAIRES »

N°	PRENOMS ET NOMS	FONCTIONS
1.	M. Ndane DIOUF	Président
2.	Pr. Madior DIOUF	Vice-président
3.	M. El Hadj Alioune Badara FALL	Rapporteur
4.	M. Abdou Karim BA	Membre
5.	M. Abdou Lahat DIAKHATE	Membre
6.	M. Abdoul Aziz NDIAYE N°1	Membre
7.	M. Abdoulaye BA	Membre
8.	M. Abdoulaye SOW	Membre
9.	Mme. Adja Oumou BA	Membre
10.	M. Alassane MBAYE THIAM	Membre
11.	M. Alassane THIMBO	Membre
12.	M. Atab BADJI	Membre
13.	M. Bassirou SY	Membre
14.	M. Cheikh GADIAGA	Membre
15.	M. Cheikh Mouhamadou B. SALL	Membre
16.	M. El Hadji Maodo SARR	Membre
17.	M. Gassimou SY	Membre
18.	M. Ibrahima GAYE	Membre
19.	M. Ibrahima SALL	Membre
20.	M. Ibrahima SY	Membre
21.	M. Ismaïla SOW	Membre
22.	M. Karim SENE	Membre
23.	M. Khadim KHOLE	Membre
24.	M. Mama Célo GADJIGO	Membre
25.	M. Mamadou CISSE	Membre
26.	M. Mamadou Labo BA	Membre
27.	M. Mamadou Moustapha DIOP	Membre
28.	M. Mamadou Saliou BARRY	Membre
29.	Mme. Mame Bousso MBACKE	Membre
30.	M. Mor NDIAYE N°2	Membre
31.	M. Mahamadou AIDARA	Membre
32.	M. Mouhamed DIENG	Membre

33.	M. Mouhamadou FALL	Membre
34.	M. Mouhamadou Moustapha MBACKE	Membre
35.	M. Moussa SOW	Membre
36.	M. Nadjirou SALL	Membre
37.	Mme. Ndeye WELE	Membre
38.	Mme. Ndiouck MBAYE	Membre
39.	M. Pierre Claver NDONG	Membre
40.	M. Serigne MBOUP	Membre
41.	M. Sidel SOW	Membre
42.	M. Therno MBENGUE	Membre
43.	Mme. Voré Gana SECK	Membre
44.	M. Waldiodio NDIAYE	Membre
45.	M. Woula NDIAYE	Membre
46.	Mme. Adja Coumba NDIAYE	Membre

