

LES MARDIS  
DU BTP

PANEL 1

« DE L'EXÉCUTION À LA LIVRAISON DES CHANTIERS : LE TRIPTYQUE  
COÛT - DÉLAI - QUALITÉ À L'ÉPREUVE DU TERRAIN »

TABLE RONDE

THÈME  
« DIALOGUE STRATÉGIQUE PUBLIC - PRIVÉ  
AUTOUR DES ENJEUX DU SECTEUR DU BTP »

Initiative  
SFT

CNP

Collaboration  
MI

Coordination  
ECHO PLUS  
GROUPE



# Mardis du BTP : Entre diagnostic sans concession et impératif de relance. Appel à un New Deal des Infrastructures

## LE GRAND DOSSIER

Développement des infrastructures en régions

CDE, un champion sénégalais  
au cœur des grands chantiers africains

## ARCHITECTURE & NATION

Pour une synergie entre conception architecturale et innovation technique.

## TECHNIQUE & SAVOIR-FAIRE

Analyse géotechnique des effondrements de bâtiments au Sénégal

Au cœur  
de la transformation  
du Sénégal  
depuis 1998

Travaillant avec l'État du Sénégal et des investisseurs privés, le groupe SERTEM est un acteur local historique de confiance qui **investit au Sénégal depuis plus de 27 ans.**

Le groupe **maîtrise tous les corps de métiers** du secteur BTP et immobilier :

développement, conception, études et réalisation, levée de financements, promotion immobilière, gestion et maintenance d'actifs en exploitation.

SERTEM réalise des projets de grande envergure avec toujours une constante : **créer des ouvrages répondant aux standards internationaux** ; des réalisations de qualité, modernes, esthétiques et durables.

Train Express Régional (TER)  
Dakar-Diamniadio

Tour des Mamelles  
Centre d'affaires sur 16 étages

Zone économique spéciale  
de Diass (ZESID)

Ambassador 2 -  
Immeuble résidentiel  
de haut standing

[www.sertemgroupe.com](http://www.sertemgroupe.com)  
(+221) 33 869 77 67  
[info@sertemgroupe.com](mailto:info@sertemgroupe.com)  
Route de la Corniche Ouest  
(en face de l'ARTP)  
BP 6640 Dakar - SÉNÉGAL

Azalai Hotel Dakar -  
Hôtel 4 étoiles



## ÉDITO

4



## ACTUALITÉS

5



## ZOOM SUR

8



## CONTRIBUTION

13



## TRIBUNE

15



## LE GRAND DOSSIER

18



## L'ENTRETIEN

23



## VERBATIM

25



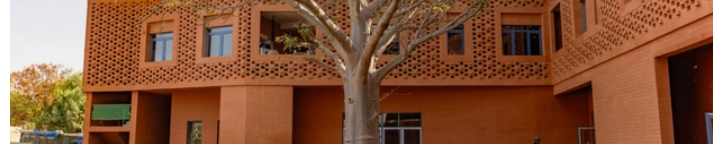
## PORTRAIT D'ENTREPRISE

29



## ARCHITECTURE & NATION

31



## TECHNIQUE ET SAVOIR-FAIRE

35



## VIE DU SYNDICAT

36



## AU CHANTIER

38



## AGENDA

39



## TRUCS & ASTUCES

40



## ANNONCES | Appels d'offres

41



## CONTACTS

50





# Bâtir malgré la tempête

Par Oumar NDIR

**Président**

**Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de Bâtiments et Travaux Publics du Sénégal (SPEBTPS)**



Depuis plusieurs mois, notre secteur traverse une zone de fortes turbulences. Le BTP sénégalais, longtemps moteur de croissance, d'emplois et d'espoir pour des milliers de familles, est aujourd'hui confronté à une crise profonde dont les effets se font ressentir dans toutes les composantes de notre écosystème. Les entreprises souffrent. Les carnets de commandes sont vides. Les trésoreries se dégradent. Les investissements publics se font attendre. Et surtout, une inquiétude silencieuse s'installe : celle de l'absence de visibilité.

Au-delà des difficultés elles-mêmes, ce qui fragilise le plus l'entrepreneur, c'est souvent l'incertitude et l'incapacité à se projeter. Aujourd'hui, beaucoup de chefs d'entreprise du BTP sénégalais se sentent seuls face à leurs responsabilités. Seuls face aux salaires à payer. Seuls face aux échéances bancaires. Seuls face aux équipements immobilisés. Seuls face aux attentes de leurs collaborateurs et de leurs familles.

L'entrepreneur porte le poids des décisions difficiles. Il absorbe les chocs. Il tente de préserver son entreprise, parfois au prix de sacrifices personnels immenses. Mais c'est précisément dans ces moments que la résilience devient un devoir : résister, tenir, préserver les compétences, maintenir les outils de production et surtout continuer à croire en l'avenir malgré les vents contraires.

Le secteur du BTP sénégalais a déjà démontré, à plusieurs reprises, sa capacité d'adaptation et son courage. Nos entreprises ont participé à la construction des infrastructures qui structurent aujourd'hui notre pays. Elles disposent d'un savoir-faire réel, de ressources humaines compétentes et d'une expérience précieuse accumulée au fil des décennies. C'est pourquoi nous refusons de céder au fatalisme.

La crise actuelle doit aussi être l'occasion d'ouvrir une nouvelle réflexion sur le modèle de développement des infrastructures au Sénégal et sur la place du secteur privé national dans cette ambition. C'est dans cet esprit que le SPEBTPS a proposé, lors de la table ronde du 09 avril 2026 organisée dans le cadre des Mardis du BTP, une initiative structurante intitulée : le New Deal pour les Infrastructures. Ce New Deal repose sur une conviction simple mais fondamentale : le secteur privé national doit devenir un acteur central de la réponse aux besoins en infrastructures du Sénégal. Il ne s'agit pas seulement d'une revendication sectorielle. Il s'agit d'une vision économique et stratégique pour notre pays.

Le New Deal propose une montée en puissance progressive des entreprises sénégalaises dans la réalisation des grands projets, la création de consortiums nationaux capables d'atteindre une taille critique, le développement de Partenariats Public-Privé innovants et une implication plus forte du système bancaire et des investisseurs institutionnels dans le financement des infrastructures.

Le moment est venu de bâtir un nouveau pacte entre l'État et le secteur privé national. Un pacte fondé sur la confiance, la concertation, la visibilité et l'ambition partagée.

Dans cette période difficile, j'invite l'ensemble des acteurs du secteur à rester unis, solidaires et mobilisés. Le BTP sénégalais traverse une épreuve mais il porte aussi une espérance.

Continuons donc à tenir debout. Continuons à bâtir. Continuons à croire en l'avenir du BTP sénégalais.



## **NOUVEAU GOUVERNEMENT :**

### **Continuité aux Infrastructures et renforcement du pôle économique**

La composition du nouveau gouvernement dirigé par le Premier ministre Al Aminou Lo traduit une volonté de conjuguer stabilité, efficacité et obligation de résultats dans la conduite de l'action publique. Cette équipe, qui associe responsables politiques et profils technocratiques, a été pensée pour accélérer la mise en œuvre des réformes et des projets structurants inscrits dans la Vision Sénégal 2050. Parmi les principaux enseignements de cette nouvelle architecture gouvernementale figure le maintien de Déthié Fall au ministère des Infrastructures. Ce choix s'inscrit selon le Premier ministre Al Aminou Lô, « dans une logique de continuité pour un département stratégique chargé de porter les grands projets de transport, de mobilité et d'équipements publics ». En conservant ce portefeuille, les autorités entendent assurer la poursuite des chantiers en cours et maintenir la dynamique engagée dans la modernisation des infrastructures nationales.

L'autre fait marquant du gouvernement dirigé par Al Aminou Lô réside dans le renforcement du pôle économique confié à Cheikh Diba. À la tête d'un vaste ministère regroupant l'Économie, les Finances et le Plan, il dispose désormais d'un dispositif institutionnel élargi destiné à améliorer la coordination des politiques économiques, budgétaires et de développement. La nomination de ministres auprès du ministre de l'Économie, des Finances et du Plan illustre cette volonté de renforcer la gouvernance économique. Ces collaborateurs auront pour mission d'assurer un suivi rapproché de dossiers stratégiques tels que le budget, le financement de l'économie, la coopération financière et la mise en œuvre des projets prioritaires. Cette organisation traduit la volonté de l'exécutif de doter le ministère de l'Économie d'une capacité d'action accrue face aux défis liés à la croissance, à la mobilisation des ressources et à la transformation structurelle de l'économie. À travers ces choix, le gouvernement affiche son ambition de bâtir une équipe de mission, centrée sur les résultats, avec un accent particulier sur les infrastructures et le pilotage économique, deux leviers essentiels du développement du Sénégal.

## LOGEMENT : le fondsis lance le fonds kajom pour financer 20 000 logements au sénégal

Le Fonds souverain d'investissements stratégiques (FONSIS) a officiellement lancé le Fonds Kajom Capital, un nouveau mécanisme financier destiné à faciliter l'accès au logement au Sénégal à travers un modèle innovant de location-vente.

Doté d'un investissement global estimé à environ 400 milliards FCFA sur dix ans, le dispositif ambitionne la construction et la mise à disposition de 20 000 logements à l'échelle nationale, selon une montée en puissance progressive des réalisations.

Le projet prévoit une phase pilote dès 2026 avec environ 200 logements, avant une accélération progressive du rythme de production, afin d'atteindre à terme l'objectif global fixé à l'horizon décennal.

Kajom Capital repose sur une architecture de financement hybride associant investisseurs publics et privés, avec l'objectif de répondre au déficit structurel de logements estimé à plusieurs centaines de milliers d'unités au Sénégal, dans un contexte d'urbanisation rapide.

Le mécanisme cible une large gamme de bénéficiaires, incluant les salariés du secteur formel, les travailleurs indépendants et une partie des acteurs du secteur informel disposant de revenus réguliers, ainsi que la diaspora.

Selon le FONSIS, ce dispositif vise à introduire une nouvelle approche du financement immobilier, basée sur l'accessibilité, l'allongement des durées de remboursement et la sécurisation des investissements immobiliers à grande échelle.



## RÉCEPTION TECHNIQUE DU STADE IBA MAR DIOP ET DE LA PISCINE OLYMPIQUE : Dakar se prépare activement pour les JOJ

La réception technique du stade Iba Mar Diop et de la piscine olympique marque une avancée majeure dans la préparation des Jeux Olympiques de la Jeunesse (JOJ) Dakar 2026. Cette étape clé confirme la progression des travaux vers la phase finale de mise en service des infrastructures sportives devant accueillir l'événement.

Les opérations de réception technique ont permis de vérifier la conformité des ouvrages aux normes internationales requises, notamment en matière de qualité d'exécution, de sécurité et de fonctionnalité des équipements sportifs. Elles constituent une étape déterminante avant la livraison opérationnelle des sites.



Le ministre Déthié Fall a, à cette occasion, salué le travail accompli par l'ensemble des équipes techniques et des entreprises mobilisées sur les chantiers, tout en réaffirmant l'engagement du gouvernement à livrer des infrastructures modernes, sécurisées et adaptées aux exigences internationales.

Le stade Iba Mar Diop, infrastructure emblématique du sport national, a été entièrement réhabilité afin de répondre aux standards modernes des compétitions internationales. La piscine olympique, de son côté, a été rénovée pour accueillir les disciplines aquatiques dans des conditions optimales.

Cette progression traduit la volonté des autorités de garantir des infrastructures prêtes dans les délais, tout en inscrivant les JOJ Dakar 2026 dans une dynamique de modernisation durable du patrimoine sportif national.



## **CDC Habitat : les « Résidences Solidaires », une réponse concrète au défi du logement abordable**

La Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), à travers sa filiale CDC Habitat, a procédé au lancement commercial du programme immobilier « Résidences Solidaires », une initiative visant à renforcer l'accès au logement pour les ménages à revenus intermédiaires.

Développé sur le site de l'ancien aéroport Léopold Sédar Senghor de Yoff, le projet comprend 212 logements répartis dans quatre immeubles de type R+10. L'offre propose plusieurs typologies d'habitation, allant des appartements F2 aux duplex F5, afin de répondre à une diversité de besoins résidentiels.

Le programme se distingue par un modèle économique conçu pour rendre le logement plus accessible, avec des prix annoncés comme inférieurs aux standards habituellement pratiqués dans cette zone de Dakar. Les modalités d'acquisition prévoient notamment un apport initial de 20 % complété par un financement bancaire adapté.

À travers cette initiative, la CDC entend contribuer à la réduction du déficit de logements tout en favorisant l'émergence d'une offre immobilière mieux adaptée aux capacités financières de la classe moyenne. Le projet s'inscrit également dans une dynamique plus large de développement urbain et de diversification des solutions d'accès à la propriété.

Au-delà de sa portée immobilière, « Résidences Solidaires » illustre la volonté des pouvoirs publics et des acteurs institutionnels d'explorer de nouveaux mécanismes de financement et de production du logement, dans un contexte marqué par une forte demande résidentielle et une urbanisation soutenue.



## MARDIS DU BTP : Entre diagnostic sans concession et impératif de relance

Réunis à Dakar dans le cadre des « Mardis du BTP », les acteurs publics et privés du secteur du Bâtiment et des Travaux publics ont dressé un état des lieux sans complaisance d'une filière stratégique pour l'économie nationale. Entre retards d'exécution, contraintes de financement et défis de gouvernance, les échanges ont surtout mis en lumière la nécessité d'une réforme en profondeur et d'un nouveau pacte de performance pour relancer durablement le secteur.

Le ministre des Infrastructures, Déthié Fall, a situé d'emblée la portée stratégique du secteur :

« Le Bâtiment et les Travaux publics n'est pas seulement un secteur économique. Il constitue le socle sur lequel repose notre trajectoire de développement. » Dans la dynamique impulsée par le président Bassirou Diomaye Faye et mise en œuvre par le gouvernement dirigé par Ousmane Sonko, le BTP est appelé à jouer un rôle structurant dans la transformation du pays. Pour le ministre, il s'agit d'un levier essentiel de l'action publique. « C'est à travers lui que se matérialisent les politiques publiques, que se traduisent les ambitions nationales et que se mesurent, au quotidien, les résultats de l'action publique. », a-t-il dit.

Les échanges ont mis en évidence des dysfonctionnements récurrents dans la mise en œuvre des projets. Le ministre a notamment relevé un écart significatif entre les niveaux de décaissement et les taux d'exécution physique, avec des projets parfois à l'arrêt ou en ralentissement prolongé.

Cette situation traduit, selon lui, plusieurs insuffisances structurelles : « Des faiblesses dans la maturité des projets, la planification, la gestion des interfaces entre acteurs et les mécanismes de suivi et de contrôle. »

L'enjeu central reste la gouvernance des projets, avec un impératif clairement formulé :



## « Assurer un alignement rigoureux entre les ressources mobilisées et les résultats effectivement réalisés. »

Du côté du secteur privé, le président du SPEBTSP, Oumar Ndir, a dressé un constat tout aussi préoccupant. « Nous faisons face à la difficile équation du triptyque Coût-Délai-Qualité, dont l'équilibre demeure fragile sur le terrain. » Il a également évoqué « des contraintes d'accès au financement, des modèles économiques sous pression et des insuffisances dans la qualité des études et la planification des projets ».

Pour le vice-président du Conseil national du patronat (Cnp), Cheikh Tidiane Sy, la situation est encore plus critique. « Les entreprises de BTP sont fatiguées. Fatiguées par les retards de paiement, la raréfaction des marchés publics, les difficultés d'accès au financement et un environnement concurrentiel parfois déséquilibré. », dit-il.

## Une gouvernance à renforcer et une réforme à stabiliser

L'État a engagé une réforme visant à regrouper les infrastructures et constructions publiques afin d'améliorer la cohérence de l'action publique. Mais sa mise en œuvre révèle des défis. Le ministre a souligné que cette réforme constitue une avancée majeure, mais elle fait apparaître des défis de coordination, de clarification des responsabilités et d'harmonisation des procédures. Il estime que si ces aspects ne sont pas pleinement maîtrisés, ils peuvent affecter la fluidité de l'exécution des projets. Dans ce contexte, plusieurs acteurs appellent à une clarification du rôle des différents intervenants et à un renforcement des mécanismes de contrôle, afin de restaurer la confiance et la performance. Les échanges ont été organisés autour de deux panels majeurs : le premier sur « De l'exécution à la livraison des chantiers : le triptyque Coût-Délai-Qualité à l'épreuve du terrain », et le second sur « Le secteur privé du BTP face aux mutations du marché sénégalais : quels modèles économiques pour une croissance durable? ». L'objectif est de dégager des recommandations pragmatiques et immédiatement opérationnelles pour améliorer la performance du secteur.

Ainsi, plusieurs responsables du secteur public et parapublic ont confronté leurs analyses sur les difficultés d'exécution des projets au Sénégal. De la préparation des investissements à la régulation des marchés en passant par la qualité des études et le suivi des chantiers, les intervenants ont mis en évidence des dysfonctionnements structurels tout en appelant à des réformes concertées pour améliorer la performance globale du secteur.

Dans le secteur du Btp, la réalisation des projets publics reste souvent marquée par des retards, des surcoûts et des insuffisances techniques. Derrière ces dérives se dessine un constat partagé : les difficultés ne sont pas seulement liées à l'exécution sur le terrain, mais résultent de l'ensemble de la chaîne de la commande publique.

## Manquements sur la chaîne de valeurs

De la conception des projets à leur suivi, en passant par les procédures administratives et la régulation du secteur, les failles sont multiples et interdépendantes. C'est dans ce contexte que ce panel, organisé autour du thème « De l'exécution à la livraison des chantiers : le triptyque coût, délai, qualité à l'épreuve du terrain », a offert un espace de dialogue entre les acteurs publics et privés pour identifier les solutions et repenser le fonctionnement global du secteur.

Le ton a été donné par Moustapha Djitté, directeur général de l'Autorité de régulation de la commande publique (Arcop). « Nous avons besoin de nous parler », a-t-il insisté, saluant des initiatives qui ont permis de « discuter des problématiques » du secteur.

Selon lui, les enjeux de performance, de délais et d'efficacité ne peuvent être appréhendés de manière unilatérale. « Ces questions peuvent être vues du point de vue du public, mais aussi du point de vue du privé, et cela ne donne pas forcément les mêmes résultats », a-t-il expliqué.

D'où la nécessité, a-t-il ajouté, que « les acteurs puissent s'asseoir, discuter et trouver des solutions ». Il a rappelé que cette approche partenariale a constitué une orientation centrale depuis sa nomination. « Le public et le privé sont des partenaires qui doivent travailler ensemble et regarder ensemble les problématiques pour identifier les solutions », a-t-il affirmé.

## Le défi central de la préparation des projets

Au cœur des échanges, la question de la préparation des projets a été largement mise en avant. « La qualité d'un projet est fonction de la profondeur de sa préparation », a martelé Moustapha Djitté, évoquant notamment les mécanismes introduits par le décret de 2023 sur la gestion des investissements publics.

Ce texte impose un passage par un processus de maturation au niveau du ministère de l'économie avant toute décision d'investissement. « Si tous les projets suivaient ce circuit, le défi de la préparation serait largement relevé », a-t-il estimé, tout en



reconnaissant des limites liées à des procédures parfois précipitées. Il a également soulevé une distinction fondamentale entre deux approches. Dans les partenariats public-privé, « l'administration fixe des niveaux de performance et laisse au privé le soin de proposer les solutions », favorisant ainsi l'innovation. À l'inverse, dans les marchés publics classiques, « l'administration impose des spécifications techniques détaillées qui enferment l'opérateur et limitent sa marge de créativité », a-t-il regretté. L'autre enjeu majeur concerne le suivi des projets. « La mise en place d'un comité de suivi est une obligation réglementaire », a rappelé le directeur général de l'Arcop. Mais dans les marchés publics, une telle exigence n'existe pas systématiquement.



« L'administration doit faire preuve d'intelligence pour mettre en place des dispositifs de suivi et de pilotage », a-t-il souligné, insistant sur la nécessité d'intervenir en amont pour éviter les dérives en phase d'exécution.

Sur la question des sanctions, son propos s'est voulu clair. « Il ne faut pas en avoir une représentation négative », a-t-il affirmé. « La sanction permet de décourager les opérateurs qui ne respectent pas les règles et d'assainir le secteur. » Il a également insisté sur un autre levier structurant. « On ne peut pas continuer à lancer des marchés sans savoir qui est qui dans le secteur », a-t-il déclaré, plaidant pour une meilleure classification des entreprises.

### Des défaillances dans la passation et l'exécution

Du côté de l'Agence de construction des bâtiments et édifices publics (Ac bep), Baye Niass a mis en lumière des incohérences dans les procédures d'attribution. Il a évoqué des situations où des entreprises mieux qualifiées ont été écartées au profit

d'offres moins solides, avant que des difficultés n'apparaissent en phase d'exécution.

« Nous nous sommes retrouvés avec des entreprises qui, une fois les marchés attribués, ont rencontré des difficultés fondamentales », a-t-il expliqué, pointant les limites de certains critères d'évaluation et la complexité des procédures administratives.

Il a également appelé à une réflexion sur les délais de passation des marchés et sur le poids des procédures, estimant nécessaire de « sécuriser l'ensemble du processus » pour éviter les blocages.

### Maîtrise technique

Intervenant sur les aspects techniques, Laurent Sina, directeur général du Laboratoire national de référence des bâtiments et travaux publics (Lnr-btp), a insisté sur la rigueur nécessaire dans l'exécution des projets.

« Un opérateur s'engage sur une qualité, un délai et une méthode », a-t-il rappelé. Mais toute déviation par rapport aux spécifications initiales entraîne des conséquences lourdes. « En cas d'erreur, il faut reprendre les travaux, ce qui entraîne des pertes de temps et de ressources », a-t-il expliqué.

Il a ainsi mis en avant l'importance des outils de gestion de projet, de planification et de contrôle. « Un projet bien planifié a plus de chances d'être bien exécuté », a-t-il souligné, insistant sur la nécessité de dispositifs de suivi et d'évaluation pour corriger rapidement les écarts.

### Des défaillances systémiques en amont

Enfin, Mohamed Laye, de l'Agence des travaux et de gestion des routes, a replacé les difficultés dans une perspective plus globale. « À la base, il y a la qualité des études », a-t-il affirmé. Une mauvaise préparation entraîne « des avenants, des retards et des surcoûts ».

Il a pointé plusieurs failles récurrentes, notamment la sous-estimation des quantités, la faiblesse des études techniques ou encore la prise en compte insuffisante des risques. « La pression excessive sur les délais réduit la performance », a-t-il ajouté.

Pour y remédier, il a proposé une approche structurée reposant sur plusieurs leviers. « Il faut renforcer l'ingénierie en amont, améliorer la rigueur contractuelle, maîtriser l'exécution sur le terrain et assurer une gouvernance claire des projets », a-t-il détaillé.

## « Ce qu'il faut comprendre du New deal pour les infrastructures »

OUMAR NDIR, PRÉSIDENT SPEBTPS

Oumar Ndir a profité de la rencontre de tous les acteurs pour plaider pour la mise en place d'un new deal pour les infrastructures. Dans cet entretien, il revient sur les contours de cette feuille de route qui devrait aider à une relance pérenne.

**Lors des Mardis du BTP vous avez plaidé pour la mise en place d'un New deal pour les infrastructures. Qu'en est-il exactement ?**

Permettez-moi tout d'abord d'expliquer ce que sont les Mardis du BTP. Il s'agit d'un cadre d'échange que le SPEBTPS a souhaité mettre en place afin de donner l'occasion au secteur sénégalais du BTP d'aborder les problématiques qui le préoccupent et de trouver des réponses aux questions de l'heure. Ces rencontres périodiques nous permettent de dialoguer avec une personnalité de premier plan sur une thématique propre au secteur du BTP et de réfléchir tous ensemble à la recherche de pistes de solutions. Il n'échappe à personne que notre branche professionnelle traverse une crise sans précédent qui se caractérise notamment par l'arrêt de nombreux chantiers privés et publics ainsi que par la baisse drastique des investissements de l'État. Les entreprises sénégalaises de BTP, majors tout comme PME, éprouvent les plus grandes difficultés à remplir leur carnet de commandes et à faire travailler leurs ingénieurs, leurs cadres et leurs employés et ouvriers. Elles se retrouvent ainsi dans une situation de sous-activité qui ont poussé la plupart d'entre elles à réduire les effectifs et, dans des cas graves, à déposer le bilan. Notre syndicat a donc pris l'initiative de réfléchir à plusieurs pistes de sortie de crise et parmi celles-ci, nous avons jugé nécessaire de proposer à l'État une nouvelle approche qui placerait le secteur privé national au cœur des projets d'infrastructures nationales tout en tenant compte des fortes contraintes budgétaires actuelles qui limitent la capacité d'investissement de notre Gouvernement. Cette approche intitulée New Deal pour les Infrastructures (NDI) pose le postulat principal que ce sont les entreprises sénégalaises de BTP qui doivent désormais, aux côtés de l'État, prendre en charge la réalisation des infrastructures dont notre nation a besoin : routes, ponts, hôpitaux, universités, bâtiments administratifs voire logements sociaux.



**Quelles seraient ses principales orientations ?**

Ce New Deal repose sur une conviction simple : le secteur privé national doit être au cœur de la réponse aux besoins en infrastructures de notre pays. Il s'articule autour de quatre piliers fondamentaux. Il y a d'abord la prise en charge progressive et structurée par le secteur privé national des besoins en infrastructures de l'État du Sénégal. Nos entreprises ont les compétences, l'expérience et l'engagement nécessaires pour relever ce défi. Il y a aussi la création de puissants « Consortiums pour les Infrastructures », réunissant des entreprises, des architectes et bureaux d'études sénégalais du BTP, mais aussi des entreprises des secteurs de l'énergie, de l'hydraulique, de l'assainissement ainsi que des industriels.

Il s'agit de mutualiser nos forces pour gagner en taille critique, en capacité technique et en crédibilité financière. Ensuite, il y a la structuration de Partenariats Public-Privé (PPP) ambitieux, qu'ils soient à paiement par les usagers ou à paiement public, permettant de réduire la pression sur les finances publiques et de limiter le recours à l'endettement. Ces mécanismes doivent être pensés comme de véritables outils de transformation économique.

Enfin, il y a l'implication forte des banques sénégalaises et des institutions financières de développement, notamment pour financer les phases critiques de développement et de maturation puis d'investissement dans les projets. Cela passerait aussi par la mise sur pied d'un ambitieux Fonds pour le Développement des Infrastructures (FDI) permettant de constituer, avec des ressources endogènes, un important fonds d'amorçage et de garantie servant de levier de financement.

**Comment comptez-vous le promouvoir ?**

D'abord par la présentation de son concept à l'un de nos ministères de tutelle, à savoir celui des infrastructures. C'est ce que nous avons fait dans les jours qui ont suivi notre table ronde du 09 avril 2026. Le Ministre Déthié FALL après un long exposé



et des échanges de qualité a bien voulu exprimer tout l'intérêt qu'il porte à cette initiative et a répondu positivement à notre demande de portage institutionnel. La prise en charge par l'État lui-même de ce New Deal et son portage institutionnel par le Ministère des Infrastructures sont la condition sine qua non pour sa diffusion auprès de tout le secteur privé national et en particulier du secteur du BTP. Une fois les cadres stratégique, juridique et financier stabilisés, il appartiendra conjointement au Ministère et aux syndicats de relayer le NDI auprès des acteurs du BTP mais aussi de toutes les autres parties prenantes. Nous demeurons convaincus que la meilleure promotion qui pourrait être faite de ce New Deal serait la mise sur pied, à titre de test, d'un premier projet d'infrastructure d'envergure copiloté par l'État et le secteur privé. Une première expérience réussie prouverait à tous le bien-fondé de cette démarche et encouragerait les entrepreneurs et l'État à accélérer la cadence.

## **Peut-il être un levier de renforcement des PPP ?**

Très certainement. Le Directeur Général de l'ARCOP, le Dr Moustapha Djitté, ainsi que plusieurs de ses hauts cadres, ne manquent pas d'encourager régulièrement le secteur privé national et en particulier les entreprises de BTP, à s'approprier cet instrument qui favorise l'implication du privé dans la construction nationale. L'État du Sénégal ne doit pas continuer à s'endetter massivement pour construire des infrastructures. Il doit s'atteler à la résolution des urgences et à l'accompagnement des populations dans les secteurs prioritaires tels que la santé, l'éducation, la sécurité et l'accès à l'eau et à l'électricité. Pour y parvenir, il appartient au secteur privé national de réaliser le programme d'investissement de l'État en prenant en charge la question du financement mais aussi de la réalisation de toutes les infrastructures. Seuls les Partenariats Public-Privé permettront de booster l'économie tout en accélérant la modernisation de notre pays. Sans compter le fait que les PPP ne doivent plus être l'apanage des seules entreprises étrangères mais bien au contraire orientés et vulgarisés auprès du secteur privé national pour permettre aux entreprises sénégalaises, petites et grandes, d'accélérer leur croissance et de pouvoir rivaliser en Afrique avec les champions turques, marocains ou chinois du BTP ou de l'immobilier. Le succès du NDI repose en grande partie sur la démocratisation ainsi que la multiplication des PPP

## **Comment les autorités l'ont accueilli ?**

Avec beaucoup d'intérêt. Nous le disions tantôt, le Ministre a souhaité recevoir les conclusions de la table ronde du 09 avril 2026 et nous nous sommes employés à aller dans son sens très rapidement. C'est ainsi qu'une délégation composée de 6 entreprises du syndicat (dont deux majors) a été reçue par Monsieur le Ministre des Infrastructures et nos échanges ont très rapidement porté sur le New Deal pour les Infrastructures et sur son mécanisme de financement et de garantie que nous dénommons « Fonds pour le Développement des Infrastructures ». Monsieur Déthié FALL étant lui-même issu du corps des ingénieurs de conception, il n'a pas été difficile de lui faire un exposé détaillé du NDI et du FDI et d'échanger avec lui et son cabinet sur les orientations, les enjeux, la stratégie de mise en œuvre ainsi que l'identification des parties prenantes. Nous avons conclu nos échanges par une demande formelle de portage institutionnelle du NDI et le Ministre après s'en être réjoui, nous a promis un retour rapide après analyse et évaluation par ses directions et services. Nous avons bon espoir de pouvoir bientôt avoir de ses nouvelles.

## **Comment comptez-vous le vulgariser et faire adhérer le grand nombre ?**

Il ne s'agira pas de faire de multiples communiqués et annonces ou de multiplier les rencontres et colloques. Le secteur du BTP prône la démonstration par l'exemple en permettant aux chefs d'entreprises, tous secteurs confondus, de suivre les développements qui feront suite aux premiers projets d'infrastructures qui seront bâtis dans le cadre du NDI. La première phase de mise en œuvre du NDI permettra d'éprouver le modèle, d'effectuer les réformes et réajustements nécessaires à sa mise en application efficace. Elle permettra aussi de mesurer son impact sur le redressement économique tant souhaité et sur la relance du secteur privé national dans son ensemble. La phase suivante devrait nous permettre d'assister à l'accélération des initiatives PPP et au lancement de plusieurs projets d'infrastructures couvrant l'ensemble des préoccupations de l'heure : mobilité interurbaine, territorialisation et décentralisation, souveraineté alimentaire, accès universel à l'électricité et à l'eau, couverture de santé nationale, etc. Le bon sens commandera alors à chaque entrepreneur, petit ou grand, d'identifier un ou plusieurs projets d'intérêt collectif et de structurer, seul ou en consortium, son offre d'initiative privée. Nous y croyons dur comme fer.



## FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES : OÙ TROUVER LES FONDS ?

Dans un contexte de contraintes budgétaires croissantes et de transformation des modèles d'investissement public, les enjeux liés au financement des infrastructures s'imposent avec une acuité particulière. Cette contribution explore les orientations du New Deal pour les Infrastructures (NDI) et propose le Fonds de Développement des Infrastructures (FDI) comme instrument structurant d'innovation financière et de souveraineté économique dans le secteur du BTP.

### INFRASTRUCTURES : UN ENJEU QUI DÉPASSE LA SEULE QUESTION DU FINANCEMENT

Le financement des infrastructures s'impose aujourd'hui comme l'un des principaux points de tension des politiques publiques de développement. Dans un contexte de contraintes budgétaires persistantes, de dépendance aux financements extérieurs et de montée des besoins en équipements structurants, la problématique ne se limite plus à la mobilisation des ressources, mais interroge plus profondément le modèle de production et de financement des infrastructures.

Au fond, la véritable question n'est plus uniquement de savoir comment financer les infrastructures, mais comment organiser durablement leur production dans un contexte de ressources contraintes et d'exigence de souveraineté économique.

Les réflexions issues des Mardis du BTP ainsi que les orientations du New Deal pour les Infrastructures (NDI) s'inscrivent dans cette dynamique de refondation, fondée sur un dialogue renforcé entre acteurs publics et privés.

### UNE DYNAMIQUE RENOUVELÉE PORTÉE PAR LE DIALOGUE PUBLIC-PRIVÉ

La dernière édition des Mardis du BTP, organisée sous forme de table ronde participative intitulée « Dialogue stratégique public-privé autour des enjeux du BTP », illustre une étape importante de structuration du dialogue sectoriel.

Initiée par le patronat du BTP à travers le SPEBTPS/CNP, en collaboration avec le Ministère des Infrastructures et coordonnée par le groupe Echo Plus, cette rencontre traduit une volonté commune de construire des réponses concertées aux défis du secteur.



### Par Pape Alassane DIOUF

Directeur Général - Groupe Echo Plus  
Fondateur - Forum des Innovations du Bâtiment et des Travaux Publics (INNOVBAT EXPO)

Dans ce cadre, le New Deal pour les Infrastructures apparaît comme une réponse structurante, intervenant à un moment particulièrement opportun de recomposition du secteur.

### LE NEW DEAL POUR LES INFRASTRUCTURES : UNE ARCHITECTURE DE TRANSFORMATION

Le New Deal pour les Infrastructures vise à renforcer la capacité nationale de conception, de financement et de réalisation des infrastructures.

Il repose sur quatre piliers majeurs :

- la montée en puissance du secteur privé national dans la production des infrastructures ;
- la structuration de consortiums d'acteurs pour renforcer la capacité technique et financière ;
- le développement des Partenariats Public-Privé (PPP) ;
- la mobilisation des institutions financières nationales autour des projets structurants.

Dans cette dynamique, les investissements publics au Sénégal dépassent aujourd'hui 2 800 milliards FCFA par an, traduisant un effort significatif mais encore insuffisant au regard de la transformation structurelle attendue du secteur des infrastructures

### UN ENJEU STRUCTUREL : VERS UNE NOUVELLE GÉNÉRATION D'INSTRUMENTS FINANCIERS

Au-delà de ces efforts, les contraintes budgétaires demeurent fortes, dans un contexte où les marges de manœuvre de l'État sont progressivement contraintes par les arbitrages macroéconomiques et la soutenabilité de la dette publique.

Dans ce contexte, une évidence s'impose : sans innovation financière, aucune transformation durable du secteur des infrastructures n'est possible.



C'est précisément dans cette perspective que s'inscrit la proposition de création du Fonds de Développement des Infrastructures (FDI), conçu comme l'instrument opérationnel et financier du New Deal pour les Infrastructures.

## **LE FONDS DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES (FDI) : UNE INNOVATION STRUCTURELLE**

Le FDI constitue un instrument financier structurant destiné à accompagner la mise en œuvre des politiques d'infrastructures et du NDI.

Il repose sur trois fonctions essentielles :

- un mécanisme de garantie pour sécuriser les financements et renforcer la bancabilité des projets ;
- un outil de financement et de cofinancement des infrastructures structurantes ;
- un levier de structuration des PPP et de mobilisation des consortiums.

## **UNE LOGIQUE DE FINANCEMENT ENDOGÈNE ET INCITATIVE**

Le FDI s'appuie sur une architecture de financement diversifiée : une contribution spécifique, basée sur une taxation ciblée et exclusive des importations de matériaux et équipements de construction ;

des dotations publiques orientées uniquement vers le fonctionnement et la structuration du fonds ;

des apports du secteur privé sous forme de cofinancements et d'investissements ;

des partenariats avec les institutions techniques et financières.

Cette approche permet de diversifier les sources de financement tout en renforçant la soutenabilité globale du système et en consolidant un mécanisme endogène de mobilisation des ressources au service des infrastructures.

## **UN LEVIER DE TRANSFORMATION ÉCONOMIQUE**

Au-delà du financement, le FDI constitue un outil de transformation structurelle du secteur des infrastructures.

Ses effets attendus incluent :

- la réduction de la dépendance aux financements extérieurs ;
- l'accélération des projets structurants ;
- la montée en puissance du secteur privé national ;
- la stimulation de l'investissement productif ;
- la création d'emplois durables ;

- la consolidation des chaînes de valeur locales.

## **UNE TENDANCE INTERNATIONALE CONFIRMANT LA PERTINENCE DU FDI**

L'analyse des expériences internationales confirme la montée en puissance de dispositifs hybrides combinant financement public, réduction du risque et effet de levier sur le capital privé.

Au Royaume-Uni, la UK Infrastructure Bank structure le financement des projets stratégiques en combinant intervention directe et garanties pour attirer les investisseurs privés.

Au Nigeria, InfraCredit joue un rôle central dans la sécurisation du financement à long terme à travers des mécanismes de garantie de crédit.

En Afrique du Sud, l'Infrastructure Fund permet de regrouper les projets prioritaires afin de faciliter leur bancabilité et leur financement mixte.

Ces modèles confirment une tendance mondiale claire : la transformation des infrastructures repose désormais sur des instruments financiers hybrides et catalytiques.

## **UNE ARCHITECTURE COMPLÉMENTAIRE DES DISPOSITIFS EXISTANTS**

Le FDI s'inscrit en complémentarité avec les mécanismes existants, notamment le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA).

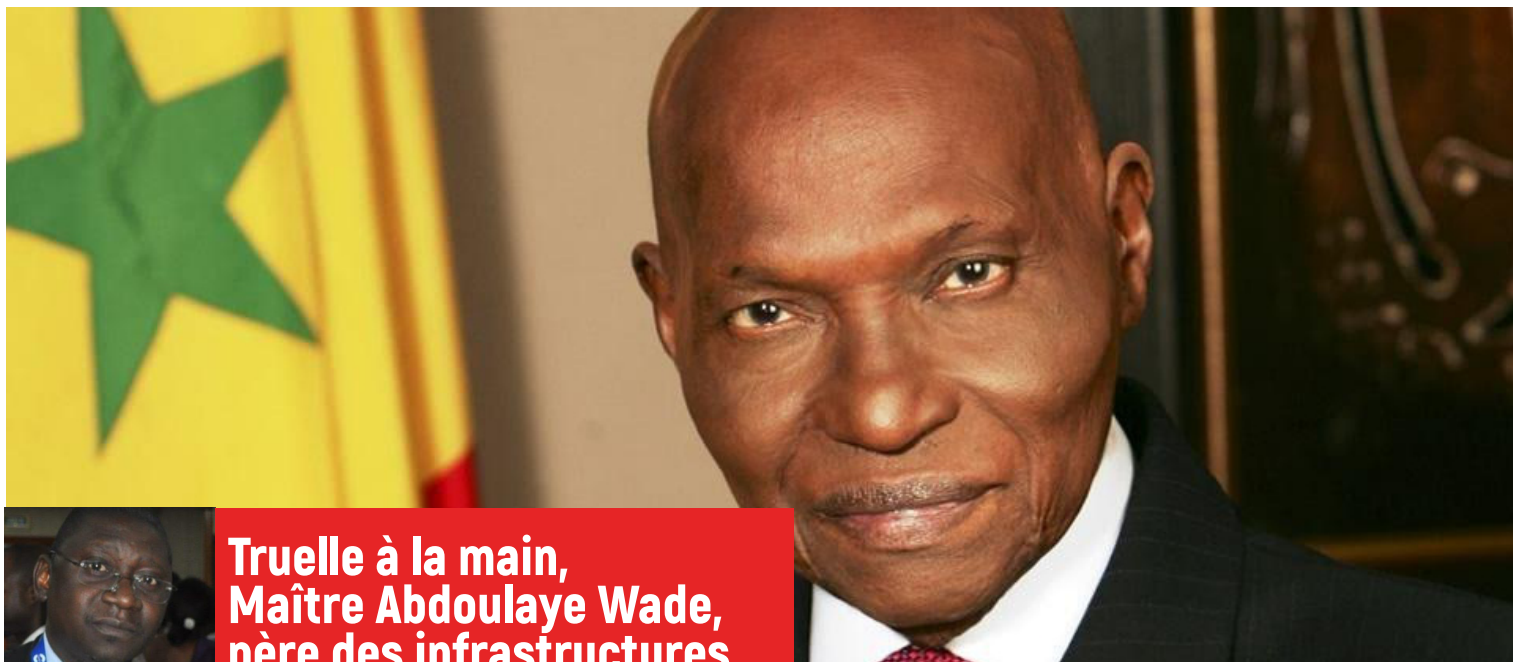
Le FERA assure l'entretien des infrastructures existantes, tandis que le FDI intervient dans le financement et la structuration des infrastructures nouvelles.

## **CONCLUSION : VERS UNE ARCHITECTURE FINANCIÈRE PLUS SOUVERAINE**

La transformation du secteur des infrastructures ne dépend plus uniquement de la disponibilité des ressources, mais de la qualité des instruments financiers mobilisés.

Dans cette dynamique, le New Deal pour les Infrastructures constitue un cadre structurant, tandis que le Fonds de Développement des Infrastructures s'impose comme une innovation financière majeure, transversale et généralisable.

Au-delà du financement, l'enjeu central est désormais celui de la capacité à bâtir un modèle de développement infrastructurel souverain, fondé sur l'innovation financière, la structuration du secteur privé national et la création de valeur durable.



## Truelle à la main, Maître Abdoulaye Wade, père des infrastructures...

Par M. L. DIATTA

**Sous l'égide du Chef de l'Etat, le Sénégal célèbre les 04 et 05 juin 2026 le centenaire de Maître Abdoulaye Wade, un de ses fils les plus prestigieux.**

Suprême honneur ! Largement mérité également en sus d'être bien inspiré d'autant qu'il vaut mieux rendre hommage à une sommité de son vivant.

L'histoire du Sénégal post- indépendance offre l'image d'un immense chantier de construction nationale où chacun des cinq Présidents de la République a joué sa partition à merveille.

Si le Président Léopold Sédar Senghor avait inspiré et fondé la nation, son successeur Abdou Diouf l'a consolidée avec rigueur malgré les vents contraires d'un ajustement structurel aux conséquences sociales fâcheuses voire désastreuses avec son lot de privations et de déficit criard d'investissements. L'austérité étant passée par là.

Et puis arrive Maître Abdoulaye Wade en 2000, période du fameux bug informatique de l'année-éponyme. Wade comme on l'appelle familièrement, c'est d'abord une approche, une stratégie, une méthode, un état d'esprit basé sur cette forte tendance à bousculer et à casser les codes. Donc une manière originale et courageuse de concevoir les choses. En théorie, Maître Wade, c'est un illustre adepte du célèbre économiste John Maynard Keynes qui prônait le développement en passant par la promotion des infrastructures. Par ricochet, en pratique, l'homme avait le sens du concret en se montrant sous son vrai jour, celui du bâtisseur-né.

Aux côtés de ses illustres conseillers de l'ombre, les Professeurs et brillants économistes Moustapha Kassé, Chérif Salif Sy et tant d'autres hommes de l'ombre, le troisième Chef de l'Etat du Sénégal a eu l'ingénieuse idée de lancer l'école de Dakar, sorte de Think-Tank de haut niveau pour réfléchir sur le développement économique du continent. C'est dans cette mouvance que ses pairs africains Thabo Mbeki, Bouteflika et Obasanjo lui ont confié le volet infrastructures d'abord du Plan Omega puis du nouveau partenariat pour le développement économique de l'Afrique (NEPAD). Ils avaient très tôt perçu et compris la fibre infrastructurelle du dirigeant panafricain.

Au Sénégal, c'est Me Wade qui a véritablement tracé la voie de la modernité par sa vision éclairée, ambitieuse et surtout audacieuse des grands travaux.

Témoin, le chantier jugé pharaonique de l'autoroute à péage. Au début, tous les bailleurs de fonds s'étaient montrés réticents pour apporter un quelconque financement. C'est dans ce contexte que Me Wade a donné des instructions fermes au gouvernement pour le démarrage officiel de l'immense chantier avec les moyens du bord à savoir le Budget de l'Etat du Sénégal. L'histoire lui avait donné raison finalement puisque dès les premiers coups de pioche, la Banque africaine de développement (BAD), la Banque mondiale et tant d'autres partenaires techniques et financiers sont venus injecter de l'argent frais pour accompagner ce projet novateur et stratégique.



C'est donc Me Wade qui a eu le courage de faire sauter le plafond de verre en brisant ce qu'on pourrait appeler le complexe d'infériorité infrastructurel du Sénégal à travers l'érection de projets structurants comme l'autoroute à péage, l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD), le grand théâtre national, le Musée des civilisations noires...

L'APIX, la trouvaille efficace du Maître...

Pour réussir cette mission titanesque de transformation du Sénégal, il fallait un bras séculier aux côtés de Me Wade.

C'est sans doute ce qui a incité ce Leader africain charismatique à créer l'agence de promotion des investissements et des grands travaux (APIX) dès le début de son magistère.

C'est madame Aminata Niane qui a véritablement incarné ce bras technique de l'Etat sous Wade pour avoir dirigé l'APIX durant les douze années du régime libéral à savoir de 2000 à 2012. Une dame de fer qui aura été au four et au moulin pour avoir été l'architecte de l'agence avec une présence assidue dans les chantiers du développement.

En vérité, l'ancienne Directrice Générale qui développait une proximité intellectuelle avec son célèbre mentor avait la mission de traduire en actes la « vision forte » de l'ancien Président. Elle rappelait à l'envi que l'échec n'était pas une option. L'idée c'est de changer l'image du Sénégal avec des grands chantiers aux quatre coins du pays.

L'APIX était scrutée sous le prisme d'une institution disruptive dans un environnement quasiment vierge et hostile portant des grands projets qui n'avaient jamais été mis en œuvre. Une révolution s'il en est.

Pour un Sénégal qui sortait fraîchement de plusieurs décennies d'ajustement structurel avec une économie sous perfusion des bailleurs de fonds, ces grands projets infrastructurels comme l'autoroute à péage, autrement appelée autoroute de l'avenir, relevaient carrément de l'inédit.

Dans une récente sortie sur la BBC, Aminata Niane disait d'ailleurs avec une pointe d'humour qu'impossible n'est pas Sénégalais d'autant « qu'elle et ses équipes avaient réussi à réaliser beaucoup de chantiers considérés comme étant au-dessus des capacités de l'expertise sénégalaise. »



## EXTRAIT DES INFRASTRUCTURES REALISEES PAR LE PRESIDENT WADE

### INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Autoroute à péage Dakar-Diamniadio -Thiès Thiès-Sindia-Tassette (38 km)  
 Bignona Diouloulou-Selety (64 km)  
 Touba-Khelcom (70km)  
 Kolda-Diana Malari (38km)  
 Diamniadio-Mbour-Fatick-Kaolack (125 km)  
 Mbour-Joal (32km)  
 Sokone-Karang (42 km)  
 Linguère-Matam (226 km)  
 Fatick-Bambey (42km)  
 Bignona- Diouloulou-Selety (64km)  
 Sokone-Karang (42 km)  
 Fatick-Diakhao-Gossas (45 km)  
 Birkilane-Tamba (235 km)  
 La boucle du Blouf (543 km)  
 Kaolack-Passy-Kavil- Keur Madiabel (86km)  
 Ziguinchor-Cap Skirring  
 Voiries à Dakar-Guédiawaye et Pikine

Pont de Médina-Ndiathbé  
 Pont de Joal -Fadiouth  
 Pont de Ngoye  
 Pont de Halwar  
 Pont Faidherbe et Emile Badiane (réhabilitation)  
 Echangeur de Malick Sy  
 Echangeur CYRNOS  
 Carrefours Bakou et Cabral  
 Echangeurs du Pont de l'Amitié, CICES, Cambéréne, Pikine, Thiaroye, Keur-Massar, Rufisque Est et Ouest et Diamniadio.  
 Aménagement de la Corniche  
 Place du Millénaire  
 Place du souvenir africain

### LES INFRASTRUCTURES SANITAIRES

60 postes de santé construits  
 100 postes de santé rénovés

15 centres de santé construits ou rénovés  
 Hôpital de Fatick  
 Hôpital de la paix Ziguinchor  
 Hôpital de Matam  
 Hôpital de Pikine

### LES INFRASTRUCTURES SCOLAIRES ET UNIVERSITAIRES

Université Iba Der Thiam de Thiès  
 Université de Bambey  
 Université de Ziguinchor  
 Construction de 9110 salles de classe depuis l'an 2000  
 35 lycées, 211 collèges et 2 grandes structures d'enseignement technique



## LE GROUPE SEEE SÉNÉGAL :

**EST LEADER DANS LE DOMAINE DES LOTS  
ÉLECTROMÉCANIQUES DU BÂTIMENT  
ET DE L'ÉNERGIE.**



**LE GROUPE SEEE SE COMPOSE DE 2 ENTITÉS  
COMPLÉMENTAIRES QUI ÉVOLUENT DANS  
LES LOTS TECHNIQUES :**

**CLIMATISATION**



**Climatisation  
Plomberie  
Electricité CFO/CFA  
Sécurité Incendie**



**ÉNERGIES**



**Groupes Electrogènes  
Systèmes Photovoltaïques  
Solutions de Stockage d'énergie**





## INFRASTRUCTURES EN RÉGIONS

**Ponts de Rosso et de Ziguinchor, autoroute Dakar-Saint-Louis, port de Ndayane, etc. : le BTP sénégalais se porte-t-il-mieux en régions que dans la conurbation dakaroise ?**

[Par Ousseynou Nar GUEYE]



**Le développement des infrastructures régionales hors de la capitale est au cœur de la stratégie de désenclavement et de compétitivité économique du Sénégal. Commencés sous les Présidents Abdoulaye Wade et Macky Sall (dans le cadre du Plan Sénégal Émergent pour ce qui est du Président Sall), ces projets sont poursuivis par les autorités sénégalaises dans le cadre de l'Agenda de Transformation 2050, porté par le Président Bassirou Diomaye Faye. C'est le cœur même de la justice spatiale et de l'équité territoriale.**

Depuis des décennies, le Sénégal souffre d'une macrocéphalie urbaine flagrante : Dakar, qui représente moins de 0,5 % du territoire national, a concentré la grande majorité des activités économiques, des infrastructures et de la population. Le basculement des investissements vers les régions répond à trois impératifs stratégiques majeurs. Tout d'abord, valoriser le potentiel économique des terroirs. En effet, chaque région du Sénégal possède une vocation économique claire qui était bridée par le manque d'infrastructures : ainsi, le Nord (Vallée du Fleuve) et le Sud (Casamance) sont de véritables greniers agricoles du pays. Sans pistes de production et sans ponts (comme celui de Rosso ou de Ziguinchor), une part importante des récoltes de riz, de mangues ou de produits maraîchers pourrit avant d'atteindre les marchés de consommation. Il y a aussi la Petite-Côte et le Centre, au sein desquels le Port de Ndayane va créer un nouveau pôle industriel et logistique, soulageant Dakar et attirant des investissements directs étrangers (IDE) hors de la presqu'île du Cap Vert. Ensuite, il y a la raison de la connectivité et des corridors ouest-africains. Le Sénégal ne se développera pas en vase clos. En bitumant les routes régionales et en construisant des ponts frontaliers, le pays renforce son statut de hub logistique sous-régional. L'autoroute Dakar-Saint-Louis, connectée au pont de Rosso, ouvre une voie royale vers la Mauritanie et le Maroc (le corridor Tanger-Nouakchott-Dakar). À l'Est et au Sud, le désenclavement facilite le commerce légal avec le Mali, la Gambie, la Guinée et la Guinée-Bissau. Enfin, comme objectif macro-économique, il y a celui de freiner l'exode rural et de décongestionner Dakar : créer des infrastructures en région, c'est y fixer les jeunes, y attirer des entreprises et y créer des emplois. En améliorant la mobilité (via les autoroutes et les routes nationales réhabilitées), on



réduit la nécessité pour les populations de s'installer à Dakar pour réussir. Une région connectée est une région où l'on peut entreprendre, soigner et éduquer.

Le véritable défi actuel pour l'État du Sénégal n'est plus seulement de construire, mais de pérenniser. Cela passe par une maintenance rigoureuse de ces infrastructures (le rôle du FERA notamment - Fonds d'Entretien Routier Autonome) pour éviter que les routes neuves ne se dégradent sous le poids du trafic lourd, et par une gestion transparente des budgets pour maximiser l'impact de chaque franc CFA investi. Aussi, le développement des infrastructures régionales hors de la capitale est au cœur de la stratégie de désenclavement et de compétitivité économique du Sénégal. Le BTP sénégalais se porte-t-il pour autant mieux en régions que dans la capitale et ses environs ? That is the question. Nous ouvrons en tout cas ici le débat. En attendant de pouvoir y répondre de manière documentée et scientifique, notamment avec les inputs que nous escomptons des acteurs privés et publics du BTP, ainsi que des autorités du ministère des Infrastructures (dans un prochain numéro de votre bulletin TabaX), nous vous présentons un point non exhaustif mais toutefois emblématique, sur la situation, les budgets, l'avancement et le mode de financement de ces grands projets d'infrastructures de l'État du Sénégal en régions. Il est à noter que les régions concentrent essentiellement des chantiers routiers alors que les infrastructures de bâtiments publics se font dans la conurbation dakaroise jusqu'à un peu au-delà de Diamniadio.

## Le Pont de Rosso, reliant le Sénégal et la Mauritanie



Ce pont stratégique traverse le fleuve Sénégal pour relier la ville de Rosso-Sénégal à Rosso-Mauritanie, éliminant ainsi le goulot d'étranglement du bac historique. Pour ce qui est de son statut d'avancement, les travaux sont en phase active et très avancés. Le chantier a connu quelques retards techniques, mais la structure générale est entrée dans ses phases de finalisation. La livraison du pont de Rosso est désormais prévue pour le 25 décembre 2026, suivie d'une inauguration officielle en mars 2027. Face aux retards accumulés, les ministres des Infrastructures sénégalais (Déthié Fall) et mauritanien ont durci le ton en imposant un suivi mensuel. L'avancée de ce projet stratégique reliant les deux pays s'articule autour des points suivants : les nouveaux délais, avec la fin des travaux et la livraison sont fixées au 25 décembre 2026. L'inauguration conjointe par les chefs d'État est prévue pour mars 2027. Pour le contrôle et le suivi, lors d'une récente visite sur le chantier, les ministres des deux pays ont exigé une réorganisation des effectifs et de la logistique de la part de l'entreprise chargée des travaux. Pour ce qui est de l'envergure de l'ouvrage, il est financé par l'Union Européenne à travers une subvention, par la Banque Africaine de Développement (BAD) et par la Banque Européenne d'Investissement (BEI), pour un coût de 57 milliards de francs CFA, en plus des contreparties des deux États (c'est un modèle de financement multilatéral et bilatéral conjoint entre le Sénégal et la Mauritanie) et ce pont de près de 1500 mètres règlera définitivement le problème de la facilitation de la traversée entre le pays des baobabs millénaires et la nation de la rose des sables sahariens. L'ouvrage principal (Le Pont et ses viaducs) La construction du pont de précisément 1 461 mètres a été attribuée à une entreprise internationale suite à un appel d'offres, Poly Changda Engineering Co. Ltd, entité chinoise qui a décroché le marché principal (estimé à environ 47 millions d'euros pour cette seule section) et qui pilote les travaux de structure lourde du pont. Pour les infrastructures connexes et d'accès, le projet global intègre de nombreux aménagements autour du pont (gares routières, marchés, postes de contrôle juxtaposés, et plusieurs dizaines de kilomètres de routes d'accès et de pistes rurales de part et d'autre de la frontière). Pour ces lots routiers et de bâtiments annexes, les marchés ont été segmentés pour intégrer le tissu économique local. Par exemple, des consortiums mauritaniens et sénégalais (comme des entités liées à des groupes régionaux majeurs



à l'instar de la famille Wedady) ont été attributaires des travaux de voirie urbaine, de contournement et de réhabilitation des structures sociales.

## Le Port du Futur de Ndayane



Situé sur la Petite-Côte, ce port en eau profonde est conçu pour désengorger le Port Autonome de Dakar et devenir l'un des hubs logistiques majeurs d'Afrique de l'Ouest. Les travaux de la première phase (dragage du chenal et construction des premiers quais) tournent à plein régime. Un avenant financier a été signé avec l'État du Sénégal pour accélérer les infrastructures maritimes communes. L'objectif réaffirmé est de rendre le port opérationnel d'ici 2028. L'investissement initial total pour la première phase s'élève à environ 500 milliards FCFA). Pour ce qui est des sources de financement, il s'agit d'un partenariat public-privé (PPP) majeur avec le géant émirati DP World (Dubai Ports World) qui assure le gros de l'investissement sous forme de concession, soutenu par l'État du Sénégal. DP World (Dubai Ports World) pilote l'ensemble du projet, conçoit les plans de masse et attribue les contrats de construction de rang supérieur (génie civil, dragage, superstructures), auquel il a associé pour ce projet à British International Investment (BII), l'institution de financement du développement du Royaume-Uni. L'étape la plus critique du projet consiste à creuser un chenal d'accès de 5 kilomètres en mer pour accueillir les navires de dernière génération (tirant d'eau de 18 mètres) et à réaliser les digues. Jan De Nul Group (Jan De Nul Dredging Ltd), entreprise belge, est contractualisée pour mener à bien ces travaux lourds. Pour la partie terrestre, qui s'étend sur

une première tranche de 300 hectares (comprenant les zones de stockage, le quai de 840 mètres de la phase 1 et la zone industrielle/logistique), les travaux de gros œuvre (fondations des quais, pose des blocs de béton pour les digues de protection de 575 mètres, et voiries intérieures) sont confiés à des majors du BTP international fonctionnant en groupement avec des entreprises de BTP sénégalaises, qui interviennent pour l'apport en matériaux de carrière (roches, remblais) et les infrastructures secondaires. Au moment de la rédaction de ces lignes, la rédaction de Tabax n'a pas encore connaissance des noms de toutes les entités concernées. Toutefois, CHEC (China Harbour Engineering Company), entreprise publique chinoise est en charge de la construction des infrastructures terrestres et maritimes. Le Port Autonome de Dakar (PAD) agit comme l'autorité régulatrice pour le compte de l'État du Sénégal, veillant via ses ingénieurs et ses cabinets d'audit au respect du cahier des charges et à l'avancement des phases de livraison.

## La reconstruction du second pont Émile Badiane de Ziguinchor



Le pont Émile Badiane actuel, inauguré en 1979 et donc vieux de 27 ans, souffre d'une forte vétusté. Pour désenclaver durablement la Casamance, les autorités ont acté une solution d'envergure. Le gouvernement a annoncé le lancement officiel des travaux d'un second pont moderne à Ziguinchor, pour soulager et à terme remplacer l'ancien ouvrage. Le démarrage des travaux physiques s'effectue sur l'année en cours 2026. Une enveloppe initiale



de 25 milliards FCFA a été allouée pour ce projet. Dans une optique de souveraineté et d'efficacité, l'État du Sénégal a choisi de financer ce projet sur fonds propres (budget national), permettant d'éviter les délais de mobilisation des banques de développement extérieures. Il est toutefois vrai qu'en l'absence actuelle de plan d'accompagnement du Sénégal par le FMI, et ce depuis deux ans, les chances de mobilisation de fonds étrangers pour cet ouvrage étaient quasi nulles. Mais c'est là un tout autre débat : l'essentiel est que ce pont soit reconstruit. Le groupement d'entreprises chargé de réaliser ce second pont de Ziguinchor n'a pas encore été rendu public. Le Ministère des Infrastructures et celui des Transports Terrestres, via Ageroute Sénégal, prévoient de poser la première pierre et de lancer officiellement les travaux le 31 juillet 2026.

## L'Autoroute Dakar - Tivaouane - Saint-Louis (via la VDN 3)



Ce projet prolonge le réseau autoroutier pour connecter la capitale à la région nord (Saint-Louis), en passant par la côte et la section VDN 3 (Voie de Dégagement Nord) prolongée. Le chantier progresse de manière visible. Les opérations de terrassement, de fondation et la réalisation des ouvrages d'art (ponts de franchissement, canaux hydrauliques) avancent rapidement. Les vagues d'indemnités des populations impactées (notamment les maraîchers de la zone des Niayes) ont été largement débloquées pour libérer les emprises. Le coût global estimé de cette autoroute est d'un peu plus de 460 milliards FCFA, divisé en plusieurs sections. Le financement est multilatéral et bilatéral diversifié. On y retrouve : la Banque Africaine de Développement (BAD) pour environ 166

millions d'euros ; la Banque Arabe pour le Développement Économique en Afrique (BADEA) ; la Banque Ouest-Africaine de Développement (BOAD) et le Fonds Saoudien pour le Développement (FSD). La construction de l'autoroute Dakar - Tivaouane - Saint-Louis (autoroute A3 "La Côtière"), dont le tracé débute sur le prolongement de la VDN 3 au niveau du Lac Rose, est confiée à plusieurs entreprises de BTP réparties sur différents lots. Le chantier implique principalement les constructeurs que sont PFO Africa, le Groupe CSE et le Groupement Norvia. PFO Africa, fondé par l'Ivoirien Pierre Fakhoury et désormais dirigé par son fils Clyde, intervient à travers sa filiale PFO Construction, et est chargé de la conception et de la réalisation de la section 1, qui relie Dakar (depuis la VDN 3) à Tivaouane sur un linéaire de 55 km. Il est à noter que dans d'autres secteurs économiques, PFO Africa est en co-investissement avec le groupe français Veolia. Le Groupe CSE (Compagnie Sahélienne d'Entreprises), géant sénégalais, a remporté plusieurs lots du projet de l'Autoroute A3, dans le cadre de la promotion de la préférence nationale. Le Groupement Norvia - Caco est un consortium assure la mission d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (études et contrôle des travaux) pour le compte de l'Ageroute Sénégal. Norvia est basé au Portugal et Caco (Consortium Africain de Conseil et d'Organisation), bureau d'études sénégalais, est une filiale de la Caisse des Dépôts et Consignation du Sénégal (CDC), qui intervient dans le pilotage, l'ingénierie et l'évaluation de projets publics et privés.

## Pistes d'évacuation des récoltes et routes goudronnées en régions





Pour soutenir l'agriculture (dans le bassin arachidier, la vallée du fleuve Sénégal et la Casamance), l'État déploie plusieurs programmes nationaux de désenclavement. Ces projets s'inscrivent dans le cadre du Programme Spécial de Désenclavement (PSD) et des initiatives de l'AGEROUTE pour soutenir les zones de production agricole (Vallée du fleuve Sénégal, Bassin Arachidier, Casamance). Plusieurs milliers de kilomètres de pistes rurales et de routes secondaires sont à des niveaux d'avancement variés (allant de 40% à 95% de réalisation). Des axes prioritaires de désenclavement et des pistes "bord champ" sont mis en service progressivement pour faciliter l'acheminement des récoltes durant les campagnes agricoles. Plusieurs centaines de milliards de FCFA mobilisés de manière continue. Le PSD à lui seul représente une enveloppe pluriannuelle de plus de 450 milliards de FCFA. Les sources de financement sont multilatérales (Banque Mondiale, la BAD, et la Banque Ouest-Africaine de Développement (BOAD) ; et bilatérales (Le Royaume-Uni (via des financements export comme UK Export Finance), la France (via l'AFD), ainsi que des banques partenaires internationales engagées dans le développement rural du Sénégal. Pour ce qui est des pistes de production et

d'évacuation des récoltes (dit "bord champs"), parmi les projets notables, il y a les programmes émanant du ministère des Infrastructures et du désenclavement (comme les phases successives du PNDL ou les projets d'urgence). En Casamance, la réalisation prochaine de la Boucle du Fogny (notamment l'axe Bignona-Diouloulou-Kafountine) est au cœur des priorités. Des milliers de kilomètres de pistes rurales en terre stabilisée ou en latérite ont déjà été livrés, et les vagues actuelles se concentrent sur la connectivité des zones de production agricole vers les routes nationales. Tout ceci est principalement financé par des institutions multilatérales comme la Banque Mondiale, la Banque Africaine de Développement (BAD), et des coopérations bilatérales (comme la KfW allemande ou l'AFD française). Concernant les chantiers de routes goudronnées (programme "Promovilles" de connectivité régionale), il y a comme projets notables, le bitumage de grandes boucles régionales (la Boucle du Boudié (vaste projet d'aménagement et de bitumage de routes situé dans la région de Sédhiou et long de plus de 135 km), le désenclavement de l'Île à Morphil au Nord, les axes transfrontaliers avec la Guinée et le Mali). Plusieurs tronçons stratégiques sont terminés ; d'autres sont en phase de réhabilitation pour s'adapter au trafic lourd des corridors ouest-africains. Le financement est mixte, provenant de la Banque Islamique de Développement (BID), du budget de l'État via le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA), et de la Banque Africaine de Développement. Promovilles (Programme de Modernisation des Villes du Sénégal) et le FERA (Fonds d'Entretien Routier Autonome) ont régulièrement fait appel à de grandes entreprises nationales et internationales pour leurs travaux de terrassement, d'assainissement et de voirie. Parmi celles-ci, il y a le Groupe CSE (Sénégal), le Groupe SOECO (Société d'Équipement et de Construction, Sénégal), Eiffage Sénégal et SOGEA Satom (Groupe VINCI, France). Promovilles se concentre principalement sur la modernisation des voiries urbaines dans les municipalités, tandis que le FERA finance l'entretien des réseaux routiers existants via des conventions passées avec l'État et les collectivités territoriales.

**Ousseynou Nar Gueye**  
Consultant éditorial du SPEBTPS



Interview avec

**Professeur François Joseph Cabral**

Économiste

## Les investissements publics attirent le secteur privé vers les régions

**Dans cette interview accordée au Magazine Tabax, l'économiste Professeur François Joseph Cabral aborde la question vitale de l'urgence de doter l'intérieur du pays en investissements infrastructurels massifs. L'idée, c'est de désengorger la capitale qui ne représente que 0,3% du territoire en participant par ricochet à la création de milliers d'emplois tout en réduisant drastiquement l'exode rural pour l'accès à une véritable qualité de vie.**

**Professeur, au plan économique, à quoi renvoie la notion d'équité territoriale ?**

L'équité territoriale est la déclinaison au plan spatial du principe de la justice sociale, visant à garantir à chaque citoyen, quel que soit son lieu de résidence, un accès juste et équitable aux biens collectifs indispensables à son bien-être (éducation, santé, eau-assainissement-électricité, services administratifs, routes, sécurité, etc.). Le souci de l'équité territoriale devrait amener l'Etat à investir volontairement dans les zones en difficulté (régions périphériques, zones rurales isolées, quartiers prioritaires) afin de corriger les fractures géographiques.

**Quelle analyse faites-vous du déséquilibre infrastructurel entre Dakar et les treize (13) autres régions du Sénégal ?**

Plusieurs analyses peuvent être faites de ce déséquilibre.

D'une part, les lois du marché tendent naturellement à concentrer les richesses, les entreprises et les talents dans les grandes métropoles qui polarisent l'essentiel des infrastructures, conformément au phénomène d'économie d'agglomération. Au Sénégal, le biais en faveur de la capitale a conduit à une concentration excessive du capital dans une portion réduite du territoire, à savoir Dakar qui ne représente que 0,3% de la superficie nationale. La résultante de ce phénomène est un appel d'air en direction d'une main d'œuvre, naturellement combinée au capital localisé à Dakar. L'économie sénégalaise étant marquée par une hypertrophie du secteur informel, cet afflux de main d'œuvre, désigné sous le vocable d'exode rural, est dès lors essentiellement alimenté par du travail non-qualifié. Il en résulte un effet d'engorgement de l'activité économique dans la capitale qui réduit les possibilités de production des autres régions, vidées de leur main



d'œuvre. Cette situation a pour conséquence d'éloigner l'économie nationale de sa frontière des possibilités de production.

D'autre part, il est du devoir régalien de l'Etat de garantir à chaque région l'accès à des infrastructures de base. Un tel déséquilibre infrastructurel entre Dakar et les autres régions a donc pour effet de réduire l'attrait de ces dernières pour les entreprises. Il a, en sus, pour corollaire d'induire une rupture d'égalité de traitement entre les citoyens lorsque ces derniers sont privés de la continuité de certaines catégories de services publics en régions.

### **Pouvez-vous nous lister quelques infrastructures structurantes qui ont transformé le visage des régions ?**



On peut penser à plusieurs de ces infrastructures structurantes qui s'articulent principalement autour des réseaux de transport à grande échelle, du désenclavement agricole, des pôles industriels, des plateformes énergétiques, éducatives et sanitaires, mis en place ces dernières années peuvent être évoquées.

A titre d'illustration, dans le secteur éducatif, le Programme décennal de l'éducation et de la formation (PDEF) initié, à l'entame de la décennie 2000, a eu pour effet de desserrer la contrainte d'accès à l'offre éducative à l'intérieur du pays. La construction de collèges et lycées de proximité a ainsi permis de relever sensiblement le taux brut de scolarisation pour le niveau secondaire. Elle a, en conséquence, permis de réduire sensiblement les abandons observés à la fin du cycle primaire en milieu rural, même si on note encore la survivance d'abris provisoires dans certaines zones.

Dans le secteur agricole, le Programme Spécial de Désenclavement (PSD) et le Programme de Connectivité des Zones Agricoles (PCZA) sont également des initiatives qui ont permis de désenclaver des zones de production par la construction de routes et de pistes rurales (comme la boucle du Fouladou ou les axes de Ranérou dans le Ferlo), les reliant directement aux grands marchés.

Dans le secteur du transport, l'extension des voies rapides a pour effet de réduire drastiquement les temps de trajet entre la capitale et l'intérieur du pays. Il en est ainsi des autoroutes Dakar-Kaolack et de Ila Touba. Il en est également ainsi du pont de Pont de Farafégné qui a désenclavé la région naturelle de la Casamance en éliminant les attentes interminables au niveau du bac pour la traversée de la Gambie.

### **Quel devrait être la part et l'impact du secteur privé national dans la réalisation des infrastructures en région ?**

Le secteur privé est, par essence, le moteur de la croissance. Toutefois, l'afflux des investissements privés dans les régions est essentiellement guidé par celui des investissements publics et donc par l'allocation par l'Etat des infrastructures selon les zones. Pour une économie où le capital est relativement rare, c'est davantage une relation de complémentarité qui prévaut entre les investissements publics et privés. Une illustration en est donnée par la dynamique de la nouvelle ville de Diamniadio où l'effort préalable de l'Etat de doter cette agglomération en infrastructures a précédé l'afflux de l'investissement privé noté dans cette zone. Il existe, tout de même, des mécanismes de financements innovants qui peuvent faciliter la participation du secteur privé à cet effort de maillage du territoire en infrastructures. Les contrats de type Partenariat-public-privé (PPP) y participent. De surcroît, une participation du secteur privé national à cet effort produit naturellement une mise en échelle de l'accès des régions à des infrastructures critiques avec comme effet d'entraînement un rythme de création de richesses plus soutenu.

**Propos recueillis par M L DIATTA**



## Retour sur un 4 avril 2026 officiel, solennel et présidentiel délocalisé à Thiès

Par Ousseynou Nar GUEYE

### L'ex-capitale du Rail est-elle à la hauteur en matière d'infrastructures pour refléter toute la Nation ?

Sise à 70 km de Dakar, Thiès est la troisième plus grande ville sénégalaise en termes de population. Elle a été supplantée de la deuxième place en termes de nombre d'habitants par la ville sainte de Touba Mbacké et son 1,5 million de résidents. Il n'empêche, c'est à Thiès que le Président Diomaye Faye a souhaité tenir la principale, solennelle et plus honorifique des festivités officielles de la fête d'indépendance du Sénégal, ce 4 avril 2026, il y a 7 semaines.

Dans ce qui est toujours surnommé la "capitale du rail", tenant pendant longtemps le rôle primordial de nœud routier et ferroviaire stratégique, Thiès a-t-elle mérité cette présence de l'autorité suprême du pays, chef des Armées, avec son gouvernement, pour la fête nationale de cette année 2026 ?

Le Président Faye a en tout cas tenu à expliquer cette délocalisation hautement symbolique de la fête de la Nation par son souhait ardent de promouvoir l'inclusivité territoriale et l'équité des politiques publiques de développement pour toutes les régions du Sénégal, afin de lutter contre la macrocéphalie économique et démographique de Dakar, la capitale, et de sensibiliser toutes les administrations, les entités économiques et les populations, sur les risques de ce déséquilibre de longue date et qui persiste.

Mais, Thiès ne vit-elle pas sur ses lauriers, un peu assoupie et

dépourvue de projets infrastructurels de grande envergure ? Quel est le panorama actuel des réalisations par le BTP de la ville de Thiès ?

### Thiès, ancienne ville-carrefour

D'abord lieu de garnison, Thiès connut un essor avec la ligne de chemin de fer Dakar-Saint Louis. C'est dès lors le carrefour des anciens royaumes du Djolof, du Cayor et du Baol. La construction de la ligne de chemin de fer de Dakar à Bamako fit de la ville un lieu de passage incontournable. De nombreux ouvriers concitoyens et aussi de la sous-région ouest-africaine, venus travailler à la régie des chemins de fer, sont finalement restés et ont fondé leurs familles et établi leurs foyers à Thiès.

### Thiès, fameuse "ville aux deux gares"

Aujourd'hui et depuis un peu plus de trois décennies (cessation en 1995), la ligne ferroviaire Dakar-Saint-Louis est suspendue. Toutefois, une liaison quotidienne Dakar -Thiès est assurée par Le Petit Train Bleu. Un projet de ligne de fer à écartement standard est également en projet, mais peu avancé et non terminé : les seules fois où ce train roule, depuis trois ans, c'est pour relier Thiès à Touba, à l'occasion du grand Magal de la ville sainte de Maam Bamba. Thiès est longtemps resté un important carrefour routier car inévitable lieu de passage pour se rendre à la capitale dakaroise. Désormais, l'autoroute à péage de l'Avenir permet depuis 10



ans de contourner Thiès. L'on peut aussi arriver à Dakar via Mbour, y compris en venant de Touba, des villes du Sine Saloum que sont Kaolack, Kaffrine, ou encore de Warang, Mbodiène et de toute la Petite Côte. Agitée sous le magistère finissant du Président Macky Sall qui avait nommé vers la fin de son deuxième et dernier mandat un ministre des chemins de fer, le projet de liaison ferroviaire entre Dakar-Tambacounda ne prospère guère. Faute de financements multilatéraux et bilatéraux, qui semblent préférer les projets routiers, autoroutiers et de pistes de désenclavement ?

Thiès abrite, de longue date, un Centre culturel régional. En face de l'Hôtel de Ville, une esplanade, la "Promenade des Thiessois" a été aménagée pour accueillir des festivités (concerts, expositions, etc.) du temps où le Président Idrissa Seck du parti Rewmi était l'emblématique et indéboulonnable maire de Thiès. Anciennement "Place de France" (depuis 1956), les travaux initiaux ont été réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la Mairie de la Ville de Thiès et les travaux exécutés par l'entreprise locale Borom Daradji. Entre juin 2024 et décembre 2024, des travaux de réhabilitation de la Promenade des Thiessois ont été déroulés, transformant en un jardin public ledit parc, avec des allées piétonnes, des aires de jeux, des mobiliers urbains, des zones de repos ombragées, ainsi qu'un monument sculpture, un monument aux morts et un jet d'eau, pour un coût global du projet de 325 millions de F CFA, financés par la mairie de Thiès.

La voie de contournement de la ville de Thiès, dite la Corniche, permet aux automobilistes, dès après l'entrée de la ville, de ressortir dix minutes plus tard sur la route menant à la prochaine ville après Thiès, qu'est Tivaouane. Cette Corniche a été dotée d'un bel éclairage, avec des lampadaires fonctionnant au solaire. Toutefois, lesdits équipements ont été dégradés par le vandalisme de voleurs de ferraille et autres saboteurs du travail des autorités municipales, par le passé. Aussi, un programme de réhabilitation pour la Corniche de Thiès a été lancé en janvier 2026 dans le cadre de l'amélioration de la mobilité urbaine, avec un budget de 520 millions FCFA. L'aménagement de la voirie, des espaces publics et des ouvrages de la Corniche de Thiès s'était inscrit dans le programme Promovilles. Ces travaux de génie civil et de gros œuvre ont été principalement confiés à des majors du BTP au Sénégal, dont principalement le Groupe CSE (Compagnie Sahélienne d'Entreprises), associés à des entreprises locales. Ageroute et AATR (Agence Autonome des Travaux Routiers, depuis lors fusionnée à Ageroute) en ont été les maîtres d'œuvre institutionnels.

Il y a, à Thiès, le Musée historique qui fut le lieu d'entraînement de milliers des anciens tirailleurs, lieu devenu Patrimoine historique national. Il y reste des vestiges d'objets néolithiques et y sont exposées des reproductions de scènes historiques. Toujours au plan des institutions culturelles, Thiès dispose de la prestigieuse Manufacture sénégalaise des arts décoratifs, pionnière en Afrique de l'Ouest, où sont tissées des tapisseries, reproductions de tableaux de maître de taille monumentale. Oeuvres que l'on retrouve dans tous les bureaux ministériels du pays, jusque dans la salle de réunion du conseil des Ministres au Palais de l'avenue dakaroise Leopold Sedar Senghor. L'atelier de production de la Manufacture tapissière est ouvert au public.

### **Thiès, patchwork spatial harmonieux de communautés**

De la ville de Thiès, on arrive après 20 km à Tivaouane, fief religieux des Tidianes. La confrérie mouride y est aussi très bien représentée. Ainsi, le quartier de Médina Fall, fondé par le bras armé et plus fidèle compagnon du guide du mouridisme, dès son émergence historique, Cheikh Ibra Fall. Deux autres foyers religieux sont proches de Thiès : Ndiassane et Thiénéba. Thiès est ainsi marquée par un islam ouvert et tolérant qui cohabite avec un catholicisme paisible. La grande cathédrale Sainte Anne, symbole d'oecuménisme, est un beau chef d'œuvre architectural. Une église baptiste et une autre luthérienne prêchent aussi à Thiès. Les adeptes des rites religieux traditionnels ne sont pas en reste, dans la ville.

### **Thiès, creuset de formation de cerveaux d'élite**

La ville est un important creuset académique. Avec l'École Polytechnique, l'Université Iba Der Thiam (créée en 2005, ouverte en 2007 et baptisée en 2021), l'École d'Officiers, l'École des Ingénieurs agronomes (ENSA). Thiès compte deux lycées et plusieurs collèges. L'enseignement privé y occupe une place importante avec les écoles privées catholiques, à l'instar du Collège Saint Gabriel et Saint Ursule. Détail anecdotique intéressant pour les lecteurs de TabaX : l'actuel ministre des Infrastructures dans le gouvernement sénégalais, Déthie Fall, est un ingénieur diplômé de l'École Polytechnique de Thiès.

Parmi les assez récents équipements de la ville dont, pour l'anecdote toujours, le futur premier chef de l'État, Léopold Sédar Senghor, fut élu maire en 1956 (il y a tout juste 70 ans), il y a donc l'Université Iba Der Thiam de Thiès (UIDT), qui a été construite sur le site de l'ancien cinéma "Amitié" de la ville, devenu vétuste et de plus en plus désertée, du fait de l'essor des chaînes de télévision proposant des films et par le fait de la montée en puissance des bouquets satellitaires comme



Canal+, sans oublier la présence dans tous les quartiers de câbleurs clandestins de chaînes payantes ou gratuites. C'est ainsi que ce qui fut un lieu de culture pour amateurs du 7ème art a été réhabilité et l'État en a changé la vocation pour y implanter un complexe universitaire comprenant notamment le Palais des Congrès (ce qui est l'actuel Auditorium de l'université UIDT)

## Quelles options stratégiques sur Thiès pour le BTP sénégalais ?

Pour en revenir au rail qui a fait les heures de gloire de Thiès, la reprise effective d'une liaison ferroviaire Dakar - Bamako ne manquerait pas de booster le secteur du BTP sénégalais. Car la construction de chemins de fer fait partie intégrante du secteur du Bâtiment et Travaux Publics, avec son rôle incontournable dans la construction d'infrastructures d'intérêt général (routes, ponts, tunnels, voies ferrées); sa place dans le génie civil lourd étant donné que la pose de voies nécessite des terrassements massifs, la création de plateformes et la stabilisation des sols; et enfin, son activité concernant les ouvrages d'art, qui inclut la construction des ponts ferroviaires (viaducs) et le percement de tunnels.

Sous les deux derniers maires de Thiès dont l'actuel, le patrimoine BTP de Thiès s'est assez transformé, tout de même (constructions ou réhabilitations), avec un portage notamment par les agences nationales comme l'ACBEP (Agence de la Construction des Bâtiments et Édifices Publics, créée en 2011) et Ageroute, avec l'AGETIP en maître-d'oeuvre. Il y a l'ISEP (Institut Supérieur d'Enseignement Professionnel), construit pour 7,4 milliards FCFA, un complexe moderne inauguré en juin 2021. Il comprend un amphithéâtre, un bloc pédagogique, un centre multimédia, des laboratoires et des installations sportives. Il est à noter aussi l'érection des bâtiments du Pôle Emploi et Entrepreneuriat, inauguré en même temps que l'ISEP.

Des travaux d'infrastructures routières et de réfection de la voirie ont été menés. C'est ainsi qu'en raison de la dégradation avancée, d'importants travaux de réhabilitation ont porté sur plusieurs kilomètres de routes secondaires (notamment le plan de réhabilitation des 13 km via des financements de la municipalité) pour améliorer la mobilité urbaine. Des études et travaux préparatoires, appuyés par la coopération japonaise (JICA), ont été entamés en 2024, pour moderniser et étendre le Centre Hospitalier Régional Amadou Sakhir Ndiéguène. Toutefois, au total, sous l'avant-dernier maire de la ville, Talla Sylla, on n'a pas vraiment comptabilisé le lancement d'ouvrages infrastructurels d'envergure impactante. Et, avec le

premier magistrat actuel, Babacar Diop, maire de la ville depuis janvier 2022, il y a surtout eu l'érection de la statue en mémoire du Damel du Cayor Ngone Latyr Diop, qui a marqué les esprits. Et des réalisations intangibles mémorielles : comme l'inauguration de ladite statue équestre de Lat Dior par le Président Bassirou Diomaye Faye ou l'élévation à la dignité de citoyens d'honneur de la Ville de Thiès par le maire, de plusieurs notables, dont ses prédécesseurs à la tête de l'hôtel de Ville.

Pourtant, avec un important foncier disponible et des terrains toujours à prix abordables, Thiès est une des villes d'avenir du pays, avec un potentiel d'expansion vers les quatre points cardinaux sans limites naturelles comme la mer, et qui pourrait absorber comme lieu de résidence beaucoup de nos concitoyens dont les locaux professionnels se trouvent à Dakar. Et ainsi, désengorger la Presqu'île du Cap Vert, par une "re-spatialisation" stratégique. Pour peu que l'accès à la propriété immobilière soit facilitée à Thiès (projets massifs de logements sociaux, nouvelles HLM, programmes de locations-ventes) et que des moyens de locomotion pratiques, de bon standard et suffisamment nombreux, suivent, de manière structurante. Y compris par la relance du rail entre Dakar et Saint-Louis et de la voie ferrée entre Dakar et Bamako via Tambacounda : des chantiers tout rêvés pour un secteur du BTP sénégalais, qui se projette désormais au-delà des frontières nationales.





**SYNDICAT PROFESSIONNEL DES ENTREPRENEURS  
DE BÂTIMENTS ET TRAVAUX PUBLICS DU SÉNÉGAL**

“  
**DÉVELOPPER ET PROTÉGER  
LES ENTREPRISES DU BTP**



[www.spebtps.com](http://www.spebtps.com)



**CDE**  
CONSORTIUM  
D'ENTREPRISES

## CDE, un champion sénégalais au cœur des grands chantiers africains

**De l'électricité à un consortium pluridisciplinaire, une trajectoire bâtie sur l'ambition et l'expertise. La saga de CONSORTIUM D'ENTREPRISE (Cde) est une fierté qui a fini de franchir les frontières sénégalaises. Dans cet entretien, son Directeur général Chimere Diaw revient sur le parcours exaltant.**

Fondé le 17 avril 1967, le Consortium d'Entreprises (CDE) s'est imposé au fil des décennies comme un acteur incontournable du secteur du BTP au Sénégal et en Afrique de l'Ouest. À ses débuts, l'entreprise était spécialisée dans les travaux d'électricité. Mais très tôt, portée par une ambition de croissance et la confiance acquise sur ses premiers chantiers, elle élargit son champ d'action pour devenir un consortium pluridisciplinaire intégrant le bâtiment, l'hydraulique et la charpente métallique. Un tournant décisif intervient en 1974 avec l'installation de son siège à Bel-Air, à Dakar. Cette implantation marque le début d'une expansion soutenue. Dès les années 1980, CDE franchit les frontières nationales pour s'implanter en Guinée, puis au Mali, en Guinée-Bissau, au Tchad, en Mauritanie et en Côte d'Ivoire, rappelle Souleymane Chimere Diaw, Dg de CDE. Cette présence sous-régionale



consolide sa stature et lui permet de collaborer avec de grands bailleurs internationaux tels que la Banque mondiale, la Banque islamique de développement (BID) ou encore l'Agence française de développement (AFD).

« Le bâtiment constitue le cœur historique et l'ADN de CDE. C'est dans ce domaine que l'entreprise a bâti sa réputation de leader. Toutefois, sa véritable force réside dans sa capacité à intervenir comme entreprise générale, en proposant des solutions « clés en main ». Cette approche intégrée couvre l'ensemble de la chaîne de valeur du BTP, depuis la conception jusqu'à la réalisation, en passant par la coordination des différents corps de métier », poursuit le Dg.

Une organisation qui lui permet de piloter des projets complexes, tout en garantissant qualité, respect des délais et conformité aux standards internationaux.

Le portefeuille de réalisations de CDE illustre l'étendue de son expertise, estime M. Diaw. Dans la catégorie des édifices de prestige, l'entreprise a notamment contribué à la construction du siège de la CEDEAO au Togo, du Parlement de l'UEMOA au Mali, ainsi que de l'annexe du siège de la BCEAO à Dakar. Elle est également intervenue dans la réalisation d'infrastructures religieuses majeures comme les mosquées Massalikul Jinaan et de Tivaouane.



Dans le domaine des infrastructures stratégiques, CDE a laissé son empreinte dans le secteur aéroportuaire avec la tour de contrôle de N'Djaména et l'aéroport de Conakry. Son expertise s'étend également à l'hydraulique et à l'assainissement, avec des projets d'envergure tels que les usines KMS 1, 2 et 3, le réservoir des Mamelles d'une capacité de 25 000 m<sup>3</sup>, ou encore le château d'eau de Mbour, considéré comme le plus grand d'Afrique de l'Ouest à sa livraison. L'entreprise est aujourd'hui engagée dans le projet de dépollution de la baie de Hann, un chantier stratégique pour l'environnement urbain de Dakar. D'après le Directeur général, CDE joue également un rôle clé dans le développement des infrastructures de mobilité. Parmi ses réalisations figurent le tunnel de Soumbédioune, le pont de Diaroumé et la Voie de dégagement nord (VDN 3), qui contribuent à moderniser le réseau routier sénégalais. Au-delà du continent, son savoir-faire s'exporte jusqu'au Malawi, avec le projet routier « Namiga Mansogi », ainsi qu'en Mauritanie avec la route Atar-Tidjikja.



Avec plus de 1 000 collaborateurs, CDE représente un acteur économique majeur en matière d'emploi. L'entreprise met un point d'honneur à valoriser la main-d'œuvre locale et à favoriser le transfert de compétences. « Chaque chantier devient ainsi un espace de formation et d'insertion professionnelle, notamment pour les jeunes, contribuant au renforcement du capital humain. Dans un contexte marqué par une urbanisation accélérée et l'entrée en vigueur de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), les besoins en infrastructures sont en forte croissance », souligne-t-il. Pour CDE, ces mutations imposent une

adaptation continue. Le secteur du BTP fait face à des exigences accrues en matière de coûts, de délais et de durabilité. L'innovation technologique, l'efficacité énergétique et l'utilisation de matériaux durables apparaissent désormais comme des leviers incontournables.

Dans cette dynamique, CDE ambitionne de consolider sa position en misant sur l'excellence opérationnelle et la polyvalence de ses métiers. L'objectif est clair : proposer des solutions intégrées capables de rivaliser avec les standards internationaux, tout en contribuant à l'émergence de champions africains du BTP.

À travers son parcours et ses réalisations, CDE illustre la capacité des entreprises sénégalaises à porter des projets structurants et à accompagner le développement du continent. Une trajectoire qui s'inscrit dans une vision durable, où performance économique et impact local vont de pair.

**Par Mamadou DIOP**



**Par Papa Dame THIAW Architecte DPLG-F  
Vice-président Ordre des Architectes du Sénégal**

**Pour une synergie entre conception architecturale et innovation technique.**

L'architecture participe à la fabrication de la nation. Elle donne une forme visible à l'autorité publique, à la mémoire collective, à la continuité historique et à l'ambition commune. À l'échelle d'un pays, elle agit comme une infrastructure symbolique autant que comme une infrastructure matérielle. Les palais, les places, les tribunaux, les banques, les écoles, les mosquées, les monuments, les musées, les logements et les équipements publics produisent une image du destin national. Ils illustrent et organisent la façon dont un peuple habite son territoire, se reconnaît dans ses propres formes et projette sa présence dans le temps. L'architecture illustre l'identité nationale et compte parmi les grands médiums par lesquels une collectivité se représente, se stabilise et se raconte. Dans le contexte africain, cette question appelle une reprise intellectuelle rigoureuse. L'histoire mondiale de l'architecture a souvent distribué le prestige monumental selon des hiérarchies incomplètes, en accordant une centralité presque automatique aux mondes grec et romain. Cette lecture a comprimé la profondeur africaine dans les grands récits, alors que le continent a porté des traditions monumentales, territoriales et urbaines d'une ancienneté considérable. L'Afrique a élargi le champ du monumental. Elle a inscrit dans l'histoire humaine des échelles, des techniques, des systèmes symboliques et des gestes architecturaux qui ont profondément marqué la civilisation bâtie. Cette profondeur se lit dès l'Égypte ancienne. Les pyramides ont imposé au monde

une maîtrise exceptionnelle de la géométrie, de l'orientation, de la logistique de chantier, de l'extraction et de la mise en œuvre. Elles ont ouvert une dimension monumentale dont l'histoire universelle continue de mesurer la portée. L'architecture africaine a ainsi participé très tôt à l'élargissement du domaine monumental et à la définition d'un rapport ambitieux entre matière, pouvoir, territoire et permanence. Cette trajectoire ne relève pas du passé seul. Elle se prolonge dans le présent africain, dans sa capacité à produire des ouvrages de représentation, des signaux territoriaux et des objets architecturaux à forte charge politique et culturelle. Au Sénégal, l'architecture nationale gagne en force lorsqu'elle s'appuie sur les réalités du territoire. Le climat, les régimes de vent, l'ensoleillement, les ressources locales, les usages sociaux, la densité urbaine, les filières artisanales, les techniques de mise en œuvre et les coûts de maintenance constituent des données de souveraineté. Une nation solide construit avec une intelligence située. Elle développe une doctrine de projet capable d'articuler performance thermique, durabilité, lisibilité institutionnelle, valeur d'usage, identité urbaine et dignité formelle. Elle investit dans la recherche sur les matériaux, dans l'adaptation constructive au contexte sahélien, dans la ventilation naturelle, dans l'ombrage, dans la gestion de l'eau, dans la maintenance et dans la transmission des savoir-faire. L'architecture devient alors une politique du temps long. Elle organise la continuité entre l'État, le sol, les usages et la mémoire. Cette exigence prend au Sénégal une densité particulière. L'Île de Saint Louis,



inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, a été reconnue pour son importance historique, pour son rôle culturel et économique à l'échelle ouest-africaine, ainsi que pour la cohérence de son plan urbain et de son architecture caractéristique. Cette reconnaissance rappelle qu'au Sénégal, la question architecturale touche à l'administration, à l'économie, à la culture, au patrimoine et au rayonnement régional. Le cas de l'île de Gorée illustre bien cela en ajoutant le facteur tourisme. Penser l'architecture de la nation revient donc à penser ensemble la commande publique, l'urbanité contemporaine, la préservation du patrimoine et la projection internationale. Le Monument de la Renaissance africaine, à Dakar, illustre bien dans un sens cette logique de projection. Il a été inauguré en 2010, et culmine à environ 52 mètres au-dessus de sa colline de base qui est 120 mètres au-dessus de la mer. Sa présence sur la colline des Mamelles inscrit dans le paysage une volonté d'élévation, de visibilité et d'affirmation continentale qu'incarne une politique de la nation à travers l'architecture portée par le politique. Notre nation a besoin d'ouvrages qui servent, structurent et accompagnent la vie quotidienne. Elle a aussi besoin de formes qui portent son souffle, sa mémoire et sa capacité à se dire au monde. Le prochain seuil pour notre pays se trouve dans notre capacité à bâtir à partir de nous-mêmes, avec un niveau d'exigence scientifique, historique et technique irréprochable. L'interdisciplinarité de l'intelligencia nous mènera sûrement à cela. Le futur architectural du Sénégal gagnera en force à mesure qu'il puisera dans ses climats, ses matériaux, ses mémoires bâties, ses savoirs constructifs, ses ressources humaines et son imaginaire collectif combiné à la collaboration avec les professions voisines. Notre nation a besoin de Grandir, et cela consiste aussi à faire croître ce que nous portons déjà en notre propre profondeur, puis à le montrer au monde avec maîtrise. Le Sénégal porte en lui la matière, l'intelligence et la mémoire de sa propre élévation. Il lui revient désormais de transformer cette profondeur en forme, cette forme en doctrine, et cette doctrine en destin dans notre paysage urbain souvent laissé à l'apanage de l'urbaniste, de l'ingénieur ou simplement de l'architecte à la place d'une interdisciplinarité plus gagnante. Le cas patent des ouvrages jusqu'ici réservé à nos vaillants ingénieurs qui manient si bien la structure est très édifiant si bien qu'on se demandent ou sont les architectes après des réalisations défailtantes à l'usage. Les liaisons des plateaux des ouvrages d'art donnent dans bien des cas des secousses violentes à la carrosserie des voitures.

Un ouvrage d'art constitue le cordon ombilical entre voies de transit et souvent entre re agglomérations ; donc devrait

refléter une esthétique de la symbolique culturelle des quartiers, des populations au-delà de la fonction. Leurs conceptions doivent intégrer une sensibilité culturelle illustrée et marquer le paysage urbain qui en devient la référence.

L'intervention de l'architecte dans la conception et la réalisation des ouvrages d'art (ponts, viaducs, passerelles, tunnels, murs de soutènement...) se justifie pour plusieurs raisons :

**La démarche esthétique et urbaine** Les ouvrages d'art s'inscrivent dans un paysage, un tissu urbain ou naturel. L'apport de l'architecte garantit que la structure s'intègre harmonieusement dans son environnement dans ses proportions, matériaux, couleurs, lignes tout en évitant ainsi des constructions purement fonctionnelles et visuellement agressives. L'esthétique des grandes villes du monde se reflète dès lors dans ces infrastructures qui constituent leurs emblèmes. Les ouvrages (Pont de Sydney Harbour en arc d'acier, symbole national en Australie avec l'architecte John Bradfield; Le pont Alassane Ouattara (5ème pont d'Abidjan) a été conçu par l'architecte ivoirien **Pierre Fakhoury**, en collaboration avec PFO Construction. Ce pont à haubans relie la commune de Cocody à celle du Plateau, Pont Sheikh Zayed sculptural inspiré des dunes du désert à Abu Dhabi, Émirats arabes unis de l'architecte Zaha Hadid; Pont Samuel-De Champlain moderne à haubans pure intégration urbaine et esthétique à Montréal au Canada Architectes : Arup et SNC-Lavalin; Pont du Golden Gate suspendu de 2,7 km, icône mondiale à San Francisco, États-Unis etc...) sont assez exemplaires de l'apports des architectes dans la consolidation de l'esthétique urbaine.

**La recherche de la cohérence entre forme et fonction pour une prise en compte de l'utilisateur dans le respect de la réglementation.**

L'ingénieur civil maîtrise les calculs de résistance et de stabilité, mais c'est l'architecte qui assure que la forme de l'ouvrage exprime sa fonction tout en restant lisible et humaine. Cette collaboration produit des œuvres à la fois solides et belles par la coexistence de multiples flux hiérarchisés en même temps (voies dédiées aux voitures, aux transports de masse bus, aux cyclistes et dans certains cas le piéton). Pour ce dernier usager l'architecte pense alors l'ouvrage du point de vue de l'utilisateur : accessibilité, confort, sécurité perçue, éclairage, signalétique. Le pont piétonnier, doit offrir une expérience agréable et sécuritaire qui dissipe et minimise les efforts d'une traversée mécanique (respect de la réglementation et des normes). Dans de nombreux pays, la loi



impose l'intervention d'un architecte pour tout ouvrage public d'une certaine envergure (en France, la loi **MOP de 1985** en est l'exemple typique). Cette obligation vise à garantir la qualité architecturale des constructions publiques et assure l'inclusion des différents acteurs du BTP dans les projets d'état.

Les Bâtiments et les Travaux Publics traduisent l'expression de la vie quotidienne des architectes, ingénieurs dans toutes ses déclinaisons, maître d'ouvrages, entrepreneurs et techniciens, pour cela nous devons bâtir un environnement inclusif avec des acteurs dans leurs rôles et responsabilité assumés. L'architecte dans son rôle de **maître d'œuvre** coordonne ingénieurs, bureaux d'études, entreprises de travaux et maître d'ouvrage. Il veille à ce que le projet initial soit respecté tout au long de la réalisation, en gérant les imprévus et les arbitrages pour la pérennité des ouvrages.

## **Pour une durabilité et notre mémoire collective : la culture de l'innovation et la créativité technique**

Nos villes se construisent dans le temps par des générations qui se transmettent des pratiques et cultures, sources de patrimoine national. Un ouvrage d'art dure des décennies, et peut se révéler séculaire dans bien des cas.

La collaboration architectes-ingénieurs a historiquement produit les plus grandes avancées dans les ouvrages : câbles, arcs, poutres mixtes, formes tensiles... L'architecte pousse souvent les limites du possible en posant des exigences formelles qui stimulent l'innovation structurelle chez l'ingénieur. L'architecte intègre une vision à long terme pour l'ouvrage : choix de matériaux durables, adaptabilité aux usages futurs, entretien facilité. Il contribue aussi à faire de l'ouvrage un repère identitaire pour la collectivité. L'architecte transforme un ouvrage d'art en véritable patrimoine : en travaillant avec l'ingénieur l'objectif ne se réduit pas seulement à franchir un obstacle (rivière, vallée, espace), mais de créer une œuvre esthétique fonctionnelle qui relie technique, culture et société pour que vive la mémoire collective.

- Pont du Millau (France) : Symbiose entre prouesse technique et esthétique, devenu un repère culturel et touristique majeur.
- Musée Guggenheim de Bilbao (Espagne) : Exemple d'ouvrage d'art qui a transformé l'économie locale et l'image de la ville.
- Centre Pompidou (Paris) : Intégration structurelle de l'art et de l'architecture, créant un espace fonctionnel emblématique.

Les compétences entre les professionnels sont complémentaires et indissociables; d'ailleurs le mouvement Bakku, porté par l'Ordre des Architectes du Sénégal (ODAS), renforce l'ouverture aux ingénieurs en cherchant à créer une synergie entre conception architecturale et innovation technique. Cette ouverture vise à renforcer la durabilité, la performance et la souveraineté technique dans les projets publics au Sénégal en particulier et en Afrique en général. Il sera utile d'instaurer une collaboration stratégique qui permettra d'asseoir la complémentarité des savoirs ou les architectes apportent la vision spatiale, culturelle et symbolique; les ingénieurs garantissent la faisabilité technique, la sécurité et la performance structurelle. Cette collaboration sera le gage de la cocréation : chaque projet devient un laboratoire où esthétique et ingénierie dialoguent. Au symposium des architectes africains de 2025 organisé par l'ordre des architectes du Sénégal ce dialogue des compétences a été marqué par des panels offerts aux ingénieurs pour parler des infrastructures résilientes.

Il est évident que l'architecture est indissociable de la construction de la nation : elle ne se limite pas à l'édification matérielle, mais incarne une mémoire collective, une identité culturelle et une projection politique. Dans le contexte africain et sénégalais, elle doit s'appuyer sur les réalités locales (climat, ressources, savoir-faire) tout en dialoguant avec les disciplines voisines. Les ouvrages d'art (ponts, viaducs, passerelles, tunnels) « chasse gardée » des Ingénieurs, ne peuvent être réduits à leur seule fonction technique. Leur valeur réside dans la cohérence entre forme et fonction, dans l'intégration esthétique au paysage urbain et dans leur capacité à devenir des repères identitaires. Le mouvement Bakku développé au sein de l'ordre des architectes accentue l'ouverture des architectes aux ingénieurs et illustre une volonté de bâtir une synergie stratégique : l'architecte apporte la vision culturelle et urbaine, l'ingénieur assure la performance technique et la sécurité. Ensemble, ils transforment chaque projet en laboratoire, capable de produire des infrastructures résilientes et porteuses de mémoire. Ce fait assurera l'avenir architectural de la nation Sénégalaise qui repose sur une interdisciplinarité gagnante, où l'ouvrage d'art devient à la fois un outil de mobilité, un symbole de souveraineté et un patrimoine vivant pour les générations futures.

## **Papa Dame THIAW**

Architecte DPLG-F

Vice-président Ordre des Architectes du Sénégal



Source image: [www.techno-science.net/glossaire-definition/Harbour-Bridge.html](http://www.techno-science.net/glossaire-definition/Harbour-Bridge.html)

Le Harbour Bridge est un pont en arc métallique situé dans la ville de Sydney, en Australie. Il est le principal point de traversée de la baie de Sydney, permettant le passage des trains, automobiles et piétons entre le quartier des affaires et la rive nord de la baie. A sa fonction, l'esthétique de l'opéra se développe dans les formes de l'ouvrage d'art conçu avec l'architecte John Bradfield.



Source: [www.news.educarriere.ci/news-37986-le-5e-pont-d-abidjan-baptise-pont-alassane-ouattara-ouvert-a-la-circulation.html](http://www.news.educarriere.ci/news-37986-le-5e-pont-d-abidjan-baptise-pont-alassane-ouattara-ouvert-a-la-circulation.html)

Le pont Alassane Ouattara d'Abidjan véritable prouesse architecturale qui s'intègre parfaitement à son environnement proche de la cathédrale Saint-Paul de l'archidiocèse d'Abidjan qui lui inspire ses formes et sa structure.



## ANALYSE GÉOTECHNIQUE DES EFFONDREMENTS DE BÂTIMENTS AU SÉNÉGAL

Papa Sanou Faye<sup>1</sup>, Adama Dione<sup>2</sup>, Issa Ndoye<sup>3</sup>, Birame DIOUF

<sup>1</sup> Laboratoire de Mécanique et Modélisation (L2M), Thiès, Sénégal

<sup>2</sup> Laboratoire de Géomatériaux et Génie Géotechnique (L3G) Dakar, Sénégal

<sup>3</sup> SETA International

Email : [sanou.faye@univ-thies.sn](mailto:sanou.faye@univ-thies.sn)

Ces dernières décennies, le Sénégal fait face à une recrudescence inquiétante des effondrements de bâtiments, particulièrement en milieu urbain dense, avec une concentration marquée dans la région de Dakar. Ces sinistres, souvent meurtriers, interrogent à la fois la qualité des pratiques de construction, l'efficacité des dispositifs de gouvernance du secteur du bâtiment et, surtout, la prise en compte du sol comme élément fondamental de tout ouvrage de génie civil.

Les travaux menés au Sénégal mettent en évidence que les effondrements de bâtiments engendrent des conséquences humaines, économiques et institutionnelles considérables. Ils montrent également que si les causes de ces effondrements sont multifactorielles, les défaillances géotechniques occupent néanmoins une place centrale.

L'absence ou l'insuffisance d'études géotechniques, la mauvaise interprétation des reconnaissances de sol, le recours à des fondations inadaptées, ainsi que la présence de sols complexes constituent des facteurs déterminants. À ces causes s'ajoutent des problèmes de drainage et d'infiltration des eaux, ainsi qu'une maîtrise insuffisante des interactions sol-structure, favorisant l'apparition de tassements différentiels, de fissurations et, à terme, d'instabilités structurelles.

Par ailleurs, les études mettent en évidence des défaillances significatives liées à la conception et à l'exécution des ouvrages. Celles-ci se traduisent notamment par le non-respect des normes de construction, l'utilisation de matériaux non conformes, l'insuffisance du contrôle technique, l'intervention d'acteurs insuffisamment qualifiés, ainsi que la réalisation d'extensions ou de surcharges non prévues lors de la conception initiale. Ces vulnérabilités sont accentuées par les effets des phénomènes climatiques extrêmes, en particulier l'alternance sécheresse-humidité et les épisodes d'inondation, qui amplifient les mouvements de sol et fragilisent les fondations.

Face à ces constats, les travaux recommandent de rendre systématiques les études géotechniques en amont de tout projet de construction, de renforcer la réglementation et les mécanismes de contrôle, et d'améliorer la formation ainsi que la responsabilisation des acteurs du secteur du bâtiment.

**Mots-clés : Effondrement de bâtiments ; Géotechnique ; Études de sol ; Interaction sol-structure ; Fondations ; Instabilité des sols**



## Le SPEBTPS lance un comité de réflexion pour une Académie des métiers du BTP

Dans le cadre de sa mission de promotion de l'excellence et du développement des compétences dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, le SPEBTPS a mis en place un comité de travail chargé de réfléchir à la création d'une Académie de formation aux métiers du BTP.

Ce comité est placé sous la direction conjointe des Directeurs des Ressources Humaines des sociétés CDE, CSE et Eiffage, trois acteurs majeurs du secteur. Sa mission principale consiste à définir une politique de formation adaptée aux besoins actuels et futurs des entreprises du BTP, en faveur des techniciens, ingénieurs et employés du secteur.

Les travaux du comité porteront notamment sur l'identification de partenariats avec les établissements spécialisés dans la formation technique et professionnelle, ainsi que sur la recherche de mécanismes de financement permettant de soutenir durablement les programmes de formation envisagés.

À travers cette initiative, le SPEBTPS réaffirme sa volonté de contribuer à la professionnalisation des métiers du BTP et au renforcement de la compétitivité des entreprises sénégalaises. Le comité rendra régulièrement compte de l'évolution de ses travaux au Bureau Exécutif du Syndicat.

## Le SPEBTPS explore de nouvelles pistes de collaboration avec EUROLIFT

Le SPEBTPS a récemment reçu une délégation de la société française EUROLIFT, spécialisée dans la formation et l'accompagnement technique dans le domaine des ascenseurs.

Cette rencontre a permis d'examiner plusieurs axes de collaboration visant à renforcer les compétences des techniciens monteurs d'ascenseurs opérant au Sénégal. Les échanges ont également porté sur la nécessité de sensibiliser davantage les architectes, bureaux d'études et bureaux de contrôle aux enjeux liés aux études de trafic dans les immeubles, au choix des équipements adaptés ainsi qu'à l'application rigoureuse des normes techniques et réglementaires.

Les discussions ont aussi mis en lumière l'importance du respect des prescriptions techniques relatives à l'implantation et à la réalisation des gaines d'ascenseurs, élément essentiel pour garantir la sécurité et la performance des installations.

Cette première prise de contact ouvre des perspectives prometteuses de coopération au bénéfice de l'ensemble des professionnels concernés par les équipements de mobilité verticale.



## Le SPEBTPS interpelle les autorités sur la conformité des ascenseurs importés

Face à la multiplication des équipements importés ne répondant pas pleinement aux exigences de qualité et de sécurité, le SPEBTPS a adressé une correspondance officielle au Ministre de l'Urbanisme afin d'attirer son attention sur la problématique des ascenseurs installés au Sénégal sans respect intégral des normes techniques et réglementaires en vigueur.

Le Syndicat estime que cette situation constitue un enjeu majeur pour la sécurité des usagers et la durabilité des bâtiments. Dans son courrier, il appelle à un renforcement des mécanismes de contrôle et de conformité applicables aux équipements importés avant leur mise en service.

Soucieux d'encourager une démarche concertée entre les différents acteurs de la chaîne de construction, le SPEBTPS a également associé à cette initiative l'Association des bureaux de Contrôle technique et d'Inspection Agréés (ACIAS) ainsi que l'Ordre des Architectes du Sénégal, tous deux ampliateurs de cette correspondance.

À travers cette démarche, le Syndicat réaffirme son engagement en faveur de la qualité, de la sécurité et du respect des standards internationaux dans le secteur de la construction.

## CPI rejoint le SPEBTPS

Le SPEBTPS est heureux d'annoncer l'adhésion de la société CPI (Construction et Promotion Immobilière) à ses rangs.

Fondée à Dakar en 2003 par Madame Aminata Sall Sy, haute fonctionnaire et juriste spécialisée en droit foncier, CPI s'est imposée au fil des années comme un acteur de référence dans les domaines de la construction et de la promotion immobilière. Forte de plus de vingt-deux années d'expérience et d'un portefeuille de plus de 10 000 clients, l'entreprise contribue activement au développement du secteur immobilier sénégalais.

Depuis 2013, CPI est dirigée par Monsieur Abdoulaye Ndiogou Samb, expert en marketing et communication immobilière, qui poursuit la dynamique de croissance et de modernisation de l'entreprise.

Le Bureau Exécutif du SPEBTPS souhaite la plus chaleureuse bienvenue à CPI et se réjouit de pouvoir compter sur l'expertise

et l'expérience de cette entreprise au sein de la famille des professionnels du BTP.

## Le SPEBTPS promeut les partenariats public-privé pour accélérer le développement des infrastructures

Dans le cadre de ses actions visant à renforcer les capacités des entreprises du secteur, le SPEBTPS a officiellement saisi l'Autorité de Régulation de la Commande Publique (ARCOP) afin d'explorer les possibilités d'organisation conjointe d'une journée de formation consacrée aux Partenariats Public-Privé (PPP).

Cette initiative s'inscrit dans la volonté du Syndicat de contribuer davantage au développement des infrastructures au Sénégal tout en favorisant des mécanismes innovants de financement permettant d'alléger le recours de l'État à l'endettement pour la réalisation des investissements publics.

La formation envisagée permettra aux dirigeants d'entreprises de BTP ainsi qu'à leurs cadres de mieux comprendre les mécanismes des PPP, d'en maîtriser les aspects juridiques, financiers et opérationnels, mais également d'identifier de nouvelles opportunités de participation aux grands projets d'infrastructures.

À travers cette démarche, le SPEBTPS entend accompagner ses membres dans l'évolution des modes de financement des projets publics et renforcer leur positionnement sur les marchés structurants de demain.





## Chantiers sous la pluie : les règles d'or pour travailler en toute sécurité pendant l'hivernage

Quand la pluie s'installe, le chantier change de visage. Sols fragilisés, visibilité réduite, accès rendus difficiles : l'hivernage met à l'épreuve l'organisation des travaux et la vigilance des équipes. Dans ce contexte, la performance du chantier repose avant tout sur l'application rigoureuse de quelques règles d'or.

### Anticiper avant l'orage

Un chantier bien préparé à l'hivernage est un chantier qui subit moins les intempéries. Cela passe par une lecture attentive des prévisions météorologiques, un réajustement du planning et une priorisation des tâches critiques. Les travaux de terrassement, de fondations ou d'assainissement doivent être encadrés avec une attention particulière, voire reprogrammés lorsque les conditions deviennent défavorables.

### Gérer l'eau comme un facteur central du chantier

Sous la pluie, l'eau devient le premier facteur de désorganisation. La mise en place de dispositifs de drainage temporaires n'est plus une option mais une nécessité. Caniveaux provisoires, rigoles d'évacuation et pompes doivent permettre de maintenir les zones de travail praticables et de limiter la saturation des sols.

### Maintenir des accès sûrs et lisibles

Les circulations sur chantier doivent rester maîtrisées en toutes circonstances. Les voies d'accès doivent être renforcées, régulièrement entretenues et clairement balisées. En période d'hivernage, la signalisation doit être renforcée afin de guider les équipes et réduire les risques de glissade, d'enlèvement ou de collision.

### Protéger les ouvrages comme les matériaux

La pluie peut fragiliser aussi bien les matériaux stockés que les ouvrages en cours de réalisation. Une protection

systématique par bâchage, abris ou couvertures adaptées s'impose. Les éléments structurels non achevés doivent être sécurisés pour éviter toute infiltration susceptible d'altérer leur qualité.

### Savoir interrompre au bon moment

Travailler sous la pluie ne signifie pas travailler à tout prix. Certaines activités doivent être suspendues lorsque les conditions deviennent dangereuses, notamment sur sols instables ou en présence de risques d'effondrement. La décision d'arrêt temporaire fait partie intégrante de la gestion responsable du chantier.

### Renforcer la vigilance des équipes

En hivernage, les risques d'accident augmentent significativement. Le port des équipements de protection individuelle doit être strictement respecté et complété par une sensibilisation continue des équipes aux dangers spécifiques de la saison : glissades, pertes d'adhérence, visibilité réduite ou fatigue accrue.

### Surveiller, contrôler et réagir rapidement

Un chantier sous la pluie exige un suivi technique permanent. Les installations provisoires, les zones de stockage et les ouvrages doivent être inspectés régulièrement afin de détecter toute dégradation et d'intervenir sans délai.

En respectant ces règles d'or, les entreprises du BTP transforment une contrainte climatique en exercice de maîtrise opérationnelle, garantissant à la fois la sécurité des équipes, la qualité des ouvrages et la continuité des projets.



 **11-13 juin 2026**  
 **Centre des Expositions, Diamniadio**  
 **[www.senhabitatdakar.com](http://www.senhabitatdakar.com)**



SEN HABITAT 2026 constitue une plateforme internationale d'échanges entre les acteurs publics, privés et institutionnels du logement et de la construction. Organisé sous l'impulsion des autorités nationales et en cohérence avec la Vision Sénégal 2050, l'événement favorise le partage sur les défis, innovations et solutions pour des villes durables, tout en facilitant les partenariats régionaux et internationaux.

## BATIMAT

**28 septembre - 1er octobre 2026**   
**Paris Expo, Porte de Versailles, France**   
**[www.batimat.com](http://www.batimat.com)** 

BATIMAT est l'un des salons mondiaux de référence pour l'industrie et les métiers du bâtiment et de la construction, rassemblant décideurs, prescripteurs et professionnels de la mise en œuvre. L'événement propose des zones d'exposition, des conférences, des ateliers et des innovations autour des matériaux, technologies et solutions de pointe pour le secteur à l'échelle internationale.

## BIG 5 Global

**24 - 27 novembre 2026**   
**Dubai World Trade Centre, Dubaï, Émirats Arabes Unis**   
**[www.big5global.com](http://www.big5global.com)** 

BIG 5 Global est l'un des plus importants salons internationaux dédiés à l'industrie de la construction, du bâtiment et des infrastructures. L'événement réunit chaque année des professionnels, industriels, promoteurs, architectes, ingénieurs et décideurs venus du monde entier pour découvrir les dernières innovations, technologies et solutions destinées au secteur du BTP. Le salon propose des espaces d'exposition, des conférences de haut niveau, des ateliers techniques et des rencontres d'affaires favorisant les échanges et le développement de partenariats à l'échelle internationale.



Réussir son second semestre  
sur les chantiers

## 5 RÉFLEXES

business pour améliorer  
performance et  
rentabilité

Dans le BTP, le second semestre est une période déterminante où la pression des délais, les contraintes climatiques et les engagements contractuels impactent directement la rentabilité des opérations. Pour les dirigeants et managers de chantier, adopter une logique orientée business devient essentiel pour sécuriser les marges et optimiser la performance globale.

### 1. Piloter les chantiers par la rentabilité, pas seulement par l'exécution

Chaque décision doit intégrer une lecture économique : coûts directs, coûts indirects, productivité et impact sur les délais. Le chantier ne se gère plus uniquement en volume de travaux, mais en création de valeur.

### 2. Maîtriser les coûts en temps réel

Un suivi rapproché des dépenses (main-d'œuvre, matériaux, location d'engins) permet d'éviter les dérives budgétaires. Le réflexe business consiste à corriger immédiatement tout écart avant qu'il n'impacte la marge finale.

### 3. Optimiser l'utilisation des ressources

La rentabilité dépend fortement de l'efficacité opérationnelle. Réduire les temps morts, mieux organiser les équipes et maximiser l'utilisation des équipements sont des leviers directs de performance financière.

### 4. Sécuriser les délais pour préserver la trésorerie

Chaque retard a un impact financier : pénalités, surcoûts, immobilisation des équipes. Respecter le planning devient un enjeu de cash-flow et de solidité financière de l'entreprise.

### 5. Transformer le suivi de chantier en outil de pilotage stratégique

Le reporting ne doit plus être uniquement technique, mais également financier et décisionnel. Indicateurs de marge, productivité et avancement doivent guider les arbitrages en continu.

En intégrant ces réflexes business, les acteurs du BTP renforcent non seulement leur efficacité opérationnelle, mais surtout leur capacité à sécuriser leurs marges et à améliorer la performance globale de leurs projets au cours du second semestre.



**AVIS D'APPEL D'OFFRES NATIONAL – CAS SANS PRE QUALIFICATION  
LANCE POUR LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET D'ENTRETIEN DE ROUTES  
EN TERRE DANS LA REGION DE LOUGA**

D/1807/A3  
Ref PPM : T-DGER-092

1. Cet Avis d'appel d'offres fait suite à l'Avis Général de Passation des Marchés paru dans le quotidien « l'AS » du 19 Décembre 2025.
2. L'Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE), agissant au nom et pour le compte du Ministère des Infrastructures, comme maître d'ouvrage délégué, a obtenu de l'Etat du Sénégal des fonds dans le cadre du Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA), afin de financer son fonctionnement et son Programme d'Entretien Routier Annuel (PERA) et a l'intention d'utiliser une partie de ces ressources pour effectuer des paiements au titre du marché pour les travaux de construction et d'entretien de routes en terre dans la région Louga en un seul lot.

La consistance des travaux se présente comme suit :

- Entretien de la piste CFR080 – Keur Modou Khary (3km)
- Construction de la piste Bayty Ripp – Diadji Goumack (5km)
- Construction de la piste Madina Thiolom – Santhiou Diadji y compris la bretelle de Ndiobène (8km).

Le délai d'exécution est de huit (08) mois.

3. L'Agence des Travaux et de Gestion des Routes sollicite des offres sous plis fermés de la part de candidats éligibles et répondant aux qualifications requises pour effectuer les travaux de construction et d'entretien de routes non revêtues dans la région Louga.
4. La passation du Marché sera conduite par Appel d'offres ouvert tel que défini dans le Code des Marchés publics (Décret n° 2022-2295 du 28 Décembre 2022), et ouvert à tous les candidats éligibles.
5. Les candidats intéressés peuvent obtenir des informations auprès de la Direction de la Passation des Marchés (DPM) de l'AGEROUTE du lundi au vendredi de 08H00 à 17H00mn (GMT) à compter du 03 Juin 2027 et prendre connaissance des documents d'appel d'offres à l'adresse mentionnée ci-après :

**Agence des Travaux et de Gestion des Routes Sénégal (AGEROUTE SENEGAL)**  
**Rue David Diop x Rue F, Fann Résidence – Dakar Sénégal.**  
**Tel : +221 33 869 07 51**

Contacts par Mail : [ageroute@ageroute.sn](mailto:ageroute@ageroute.sn), [rndour@ageroute.sn](mailto:rndour@ageroute.sn); [idiagne@ageroute.sn](mailto:idiagne@ageroute.sn).



**Un exemplaire du DAO est disponible sur place pour consultation.**

6. Les exigences en matière de qualification sont :

- Disposer des liquidités et/ou ligne de crédit net de tout autre engagement contractuel et l'exclusion de tout paiement d'avance qui pourrait être fait dans le cadre du Marché, d'au moins deux cent millions (200 000 000) francs CFA. L'attestation de la ligne de crédit devra être délivrée par une banque agréée par le Ministère des Finances et du Budget  
Les lignes de crédits établies par les compagnies d'assurance ne seront pas acceptées
- Avoir réalisé un chiffre d'affaires moyen annuel, pour des travaux de construction, de neuf cent millions (900 000 000) francs CFA au moins au cours des trois (03) dernières années à partir de 2022 (2022, 2023 et 2024) et ayant présenté une situation financière saine et positive. Dans le cas d'un groupement, les chiffres pour chacun des membres du groupement seront ajoutés pour déterminer si cette condition est remplie ;
- Fournir les états financiers accompagnés de l'attestation de visa établie par un membre de l'Ordre national des Experts comptables et Comptables agréés du Sénégal (ONECCA) ou un organisme assimilé pour les trois (03) dernières années à compter de 2022 (2022, 2023 et 2024) ;
- Avoir réalisé en tant qu'entreprise principale ou de sous-traitant agréé pour la construction, au cours des cinq (5) dernières années à compter de 2021, au moins deux (2) projets routiers ayant chacun une valeur minimale de quatre cent quatre-vingt millions (480 000 000) francs CFA, de nature et de complexité similaires : marchés de travaux de construction et d'entretien de routes en terre ;

Voir le Document d'Appel d'offres pour les informations détaillées.

7. Les candidats intéressés peuvent retirer le dossier d'Appel d'offres complet en formulant une demande écrite à l'adresse mentionnée ci-dessus et contre paiement d'un montant non remboursable de Cinquante mille (50 000) F CFA par versement au compte n° SN153 01301 301090002540 ouvert au nom de l'AGEROUTE SENEGAL auprès de la banque UBA sise à la Route des Almadies.

8. Les offres devront être soumises au secrétariat de la Direction de la Passation des Marchés (DPM) sise à l'adresse mentionnée ci-dessus au plus tard le **07 juillet 2026 à 11h 30 mn précises (GMT)**.

**Les offres remises en retard ne seront pas acceptées.**

Les offres seront ouvertes en présence des représentants des soumissionnaires qui souhaitent y assister, à la salle de réunion de la Commission des Marchés de l'AGEROUTE sise à la rue David DIOP x rue F, Fann résidence- Tel : (221) 33 869 07 51 le **07 juillet 2026 à 11h 30 minutes précises (GMT)**.

Les offres doivent comprendre une garantie de soumission d'un montant de quinze millions (15 000 000) FCFA, et rester valides 28 jours à compter de l'expiration de la durée de validité des offres.

Les offres demeureront valides pendant une durée de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date limite de soumission.

**Le Directeur Général**  
**Moustapha FALL**



## Agence des Travaux et de Gestion des Routes



### Travaux de construction d'une plateforme multifonctionnelle de 3ème génération pour les femmes dans le cadre des travaux d'aménagement et bitumage de la section Nguidjilone - Matam de la route Orefondé - Matam

#### DESCRIPTION DU PROJET

##### 1. MAITRE D'OUVRAGE

Le Maître d'ouvrage est le ministère des infrastructures et le maître d'ouvrage délégué est AGEROUTE SENEGAL.

##### 2. DESCRIPTION DU MARCHE

Le projet porte sur la réalisation d'une plateforme multifonctionnelle de 3e génération au profit des femmes, dans le cadre des travaux d'aménagement et de bitumage de la section Nguidjilone - Matam. Il vise à améliorer l'accès aux services de transformation post-récolte pour les populations de la zone d'influence. Les travaux comprennent la construction d'un bâtiment principal abritant les équipements (moteur, alternateur, moulin, broyeur, décortiqueuse, etc.) et d'un espace multifonctionnel composé de plusieurs salles (transformation agroalimentaire, stockage et commercialisation, réunion, garderie, cuisine/restaurant). Le projet inclut également des infrastructures annexes telles qu'un magasin, une guérite, un mur de clôture, un forage avec mini-château d'eau, un kit solaire et des latrines. Il est aussi prévu l'aménagement d'un périmètre maraîcher de 4 500 m<sup>2</sup> ou d'un enclos d'embouche. L'ensemble sera implanté sur un site d'environ 5 000 m<sup>2</sup>, aménagé avec une ceinture verte de 200 plants à croissance rapide.

#### CONDITIONS DE PARTICIPATION

##### 3. ÉLIGIBILITE ET REGLE DE L'ORIGINE

La participation au marché est ouverte aux personnes morales (participant soit individuellement, soit dans un groupement - consortium de soumissionnaires) répondant aux critères d'éligibilité tels que définis dans le paragraphe 2.2.2 du guide de procédures de passation des marchés et règles d'attribution des contrats de la BOAD, disponible à l'adresse [www.boad.org/politiques-procedure-directives](http://www.boad.org/politiques-procedure-directives) ».

##### 4. NOMBRE D'OFFRES

Une personne morale ne peut pas soumettre plus d'une offre, quelle que soit la forme de sa participation (soit individuellement, soit dans un groupement - consortium de soumissionnaires). Dans le cas où une personne morale



soumettrait plus d'une offre, toutes les offres auxquelles cette personne participe seront éliminées. Les offres ne portant que sur une partie des prestations requises ne seront pas prises en considération. Les soumissionnaires peuvent soumettre une offre pour une variante en plus de leur offre pour les fournitures requises dans le dossier d'appel d'offres. Dans le cas d'une variante, l'évaluation se fera sans la variante.

## 5. SOUS-TRAITANCE

Le recours aux capacités des sous-traitants pour les critères de sélection est autorisé.

## 6. SITUATIONS D'EXCLUSION

Les soumissionnaires doivent fournir une déclaration signée, incluse au formulaire de soumission pour un contrat de travaux, selon laquelle ils ne se trouvent dans aucune des situations énumérées au point 2.2.2 du Guide des Procédures de passation de marché et règles d'attribution des contrats de la BOAD.

## 7. POSSIBILITES DE SOUS-TRAITANCE

La sous-traitance est autorisée à concurrence de 40 % de la valeur du marché.

## 8. GARANTIE DE SOUMISSION

Les soumissionnaires doivent fournir une garantie de soumission de quatre millions (4 000 000) FCFA lors de la soumission de leur offre. Cette garantie devra être délivrée par une banque ou une institution financière agréée par le Ministère en charge des Finances et du Budget ou ayant un correspondant local disposant dudit agrément. Le numéro d'agrément devra être clairement indiqué de même que sa date de validité. La garantie de soumission reste valable pendant 28 jours à compter de l'expiration de la durée de validité des offres. Cette garantie sera restituée aux soumissionnaires non retenus une fois que l'appel d'offres aura été mené à terme et à l'attributaire après la signature du contrat par toutes les parties.

## 9. GARANTIE DE BONNE EXECUTION

Il sera demandé à l'attributaire de fournir une garantie de bonne exécution égale à 5 % de la valeur TTC du marché à la signature du contrat. Elle devra être émise par un organisme financier agréé par le ministère en charge des Finances et du Budget du Sénégal, ou ayant un correspondant local ayant reçu ledit agrément. Cette garantie doit être fournie avec le contrat contresigné dans un délai de 15 jours à compter de la réception par le soumissionnaire du contrat signé par l'Autorité Contractante. Si l'attributaire ne fournit pas la garantie requise dans le délai imparti, le contrat sera frappé de nullité.

## 10. REUNION D'INFORMATION ET/OU VISITE DE SITE

Il est prévu une réunion d'information et une visite de site groupée le 21/05/2026 sous la supervision du Maître d'ouvrage à partir de 9h précises UT à Nguidjilogne /Contact Malick FAYE tel : 77 370 15 90. Cependant, les candidats sont invités à se prendre en charge pour les frais de déplacement et séjour.

## 11. VALIDITE DES OFFRES

Les offres sont valables pendant une période de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date limite de remise des offres.



## 12. DATE PREVUE DE COMMENCEMENT DU MARCHE

Le démarrage des travaux est prévu au premier trimestre de l'année 2027.

## 13. PERIODE DE MISE EN ŒUVRE DES TACHES

Le délai global prévu pour les travaux est de 8 mois.

### CRITÈRES DE SELECTION ET D'ATTRIBUTION

## 14. CRITERES DE SELECTION

### 14.1. Capacité économique et financière du candidat :

a) Soumission de bilans certifiés par un cabinet ou un expert-comptable agréé par l'ONECCA ou organe assimilé pour les trois (03) dernières années (2022 à 2024) démontrant la solidité actuelle de la position financière du candidat et sa rentabilité à long terme. En cas de groupement d'entreprises, chaque membre du groupement doit satisfaire ce critère.

b) Chiffres d'affaires moyen des activités de construction

Avoir un minimum de chiffres d'affaires annuel moyen des activités de construction de six cent millions (600 000 000) de FCFA, qui correspond au total des paiements mandatés reçus pour les marchés en cours ou achevés au cours des trois (3) dernières années (2022, 2023 et 2024).

c) Capacité de financement

Avoir accès à des financements tels que des avoirs liquides, lignes de crédit, autres que l'avance de démarrage éventuelle, à hauteur de cents millions (100 000 000) de FCFA pour les besoins en financement du marché.

### 14.2. Capacité technique et professionnelle du candidat :

a) Expérience générale de construction

Expérience de marchés de construction à titre d'entrepreneur principal au cours des dix (10) dernières années qui précèdent la date limite de dépôt des candidatures (2016 à 2025). En cas de groupement d'entreprises chaque membre du groupement doit satisfaire cette spécification.

b) Expérience spécifique de construction

Avoir participé à titre d'entrepreneur principal, membre d'un groupement d'entreprises ou sous-traitant à au moins deux (2) marchés de construction d'infrastructure socioéconomique (salle de classe, case de santé, mur de clôture ou plateforme multifonctionnelle...), au cours des dix (10) dernières années : 2016 - 2025, avec chacun un montant minimum de deux cent millions (200 000 000) de FCFA TTC qui ont été exécutés de manière satisfaisante et terminés pour l'essentiel (à un taux de 80 %) et qui sont similaires aux travaux proposés (le montant indiqué se rapporte à chaque marché similaire).

### 14.3. Personnel

Le Candidat doit établir qu'il dispose du personnel pour les positions-clés suivantes : Directeur des travaux, Conducteurs



des travaux, Ingénieur Hydrogéologue, Un Technicien Supérieur Topographe, Un Technicien Supérieur électromécanicien, Responsable Hygiène, Santé, Sécurité et Environnement (QHSE) ainsi qu'un Technicien Supérieur en Géotechnique.

NB : Le Candidat doit fournir les détails concernant le personnel proposé et son expérience en utilisant les formulaires au **point 4 du Formulaire de soumission pour un marché de travaux**.

Sous peine de nullité, les CV doivent être accompagnés des copies légalisées des diplômes et devront être datés et signés doublement par l'expert et le candidat ainsi que les attestations de travail.

#### 14.4. Matériel

Le candidat doit démontrer qu'il dispose, au minimum, des matériels et équipements clés énumérées au **point 6 du Formulaire de soumission pour un marché de travaux**.

Le Soumissionnaire doit fournir les détails concernant le matériel proposé en utilisant les formulaires au point 6 du Formulaire de soumission pour un marché de travaux. Cette liste du matériel est le minimum requis. Les justificatifs de propriété et d'âge devront être fournis. Le matériel roulant doit être justifié par une carte grise ou un contrat de location.

#### 15. CRITERES D'ATTRIBUTION

Le seul critère d'attribution sera le prix : l'offre économiquement la plus avantageuse est l'offre conforme aux exigences techniques dont le prix est le plus bas et n'excède pas le budget alloué aux travaux.

#### SOUMETTRE UNE OFFRE

#### 16. COMMENT OBTENIR LE DOSSIER D'APPEL D'OFFRES ?

Le dossier d'appel d'offres est disponible auprès de l'Autorité Contractante. Les offres doivent être rédigées uniquement au moyen du formulaire type de soumission pour les marchés de travaux inclus dans le dossier d'appel d'offres, dont les dispositions et la présentation doivent être strictement respectées. Les candidats intéressés peuvent formuler une demande écrite à l'adresse de l'AGEROUTE mentionnée ci-dessus contre un paiement non remboursable de cinquante mille (50 000) F CFA par versement au compte n° SN 153 01301 301090002540 ouvert au nom de l'AGEROUTE Sénégal auprès de la banque UBA sise à la Route des Almadies à Dakar à l'ordre de l'AGEROUTE.

**Le dossier d'appel d'offres peut être retiré au siège de l'AGEROUTE sise à l'adresse indiquée ci-après : Rue F x David Diop - Fann Résidence - Dakar - Sénégal - Téléphone : 33 869 07 51 à compter de la publication de l'avis d'appel d'offres.**

#### Informations complémentaires avant la date limite de remise des offres

Les soumissionnaires peuvent envoyer leurs questions par écrit à l'adresse suivante au plus tard 20 jours avant la date limite de remise des offres, en précisant la référence de publication et l'intitulé du marché :

Agence des Travaux et de Gestion des Routes, Rue F x Rue David Diop, Fann Résidence, Dakar- Tel : +221 33 869 07 51- Adresse électronique : bfofana@ageroute.sn, rndour@ageroute.sn; mfaye@ageroute.sn

Les réponses doivent, dans ce cas, être envoyées au plus tard dix (10) jours avant la date limite de dépôt des offres.

L'autorité Contractante n'a aucune obligation de fournir des éclaircissements après cette date.



## 17. DATE LIMITE DE SOUMISSION DES OFFRES

07/07/2026 à 10h30min UT

Toute offre reçue après la date et l'heure limites ne sera pas prise en considération. Les offres doivent être soumises, sous enveloppe scellée, exclusivement au maître d'ouvrage et être remises en main propre par le participant en personne ou par un agent directement au secrétariat de la Direction de la passation des Marchés de l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes sise à l'adresse indiquée ci-dessus contre remise d'un accusé de réception signé et daté, auquel cas l'accusé de réception fait foi.

L'intitulé du marché et la référence de la publication doivent être mentionnés sur l'enveloppe contenant l'offre et dans toute correspondance ultérieure avec le maître d'ouvrage.

Les offres soumises par d'autres moyens ne seront pas prises en considération.

En soumettant une offre, les soumissionnaires acceptent d'être informés des résultats de la procédure par voie électronique. Cette notification est réputée avoir été reçue à la date à laquelle le maître d'ouvrage l'a envoyée à l'adresse électronique indiquée dans l'offre.

## 18. SEANCE D'OUVERTURE DES PLIS

La séance d'ouverture des plis est publique. Elle aura lieu le 07/07/2026 à 10h30min UT à la salle de réunion de la Commission des Marchés de l'AGERROUTE située à la rue F x Rue David Diop, Fann Résidence Ville : Dakar Pays : Sénégal

## 19. DEBRIEFING

Toute entreprise qui souhaite connaître les raisons pour lesquelles son offre n'a pas été retenue doit en faire la demande. L'autorité contractante communiquera dans les plus brefs délais par écrit l'explication du rejet de la proposition. Si le soumissionnaire fait la demande d'assister à une réunion de débriefing, il devra en assumer tous les coûts.

## 20. LANGUE DE LA PROCEDURE

Toutes les communications écrites de cet appel d'offres doivent être faites en français.

## 21. BASE JURIDIQUE

Le Guide des Procédures de passation des marchés et règles d'attribution des contrats de la BOAD disponible sur le site web [www.boad.org/fr/opportunités/documentation-passation-de-marchés/](http://www.boad.org/fr/opportunités/documentation-passation-de-marchés/).

**N.B.** L'Autorité contractante se réserve le droit de ne pas donner suite au présent avis d'appel d'offres.

**Le Directeur général**  
**Moustapha FALL**



## Travaux de renouvellement de châteaux d'eau en plusieurs lots

**REPUBLIQUE DU SENEGAL**  
**Un Peuple – Un But – Une Foi**

**MINISTERE DE L'HYDRAULIQUE ET DE L'ASSAINISSEMENT**  
**OFFICE DES FORAGES RURAUX (OFOR)**  
**AAON N° T\_PURSDEP\_025**

1- Cet Avis d'appel d'offres fait suite à l'Avis Général de Passation des Marchés paru dans le journal « Le Soleil » du 13 janvier 2026.

2- L'Office des Forages Ruraux (OFOR) a obtenu dans le cadre du Budget Consolidé d'Investissement (BCI 2026) de la République du Sénégal, des crédits et a l'intention d'utiliser une partie de ces crédits pour effectuer des paiements au titre du Marché de travaux de renouvellement de châteaux d'eau en plusieurs lots.

3- L'Office des Forages Ruraux (OFOR) sollicite des offres sous pli fermé de la part de candidats éligibles et répondant aux qualifications requises pour la réalisation desdits travaux.

La consistance des travaux est résumée comme suit :

- Lot 1 : Travaux de renouvellement de châteaux d'eau dans les régions de Thiès, Diourbel et Fatick ;
- Lot 2 : Travaux de renouvellement de châteaux d'eau dans les régions de Kaffrine et Tambacounda ;
- Lot 3 : Travaux de renouvellement de châteaux d'eau dans la région de Louga ;
- Lot 4 : Travaux de renouvellement de châteaux d'eau dans les régions de Kolda et Sédhiou.

4- La passation du Marché sera conduite par Appel d'offres ouvert tel que défini dans le Code des Marchés publics, et ouvert à tous les candidats éligibles.

5- Les candidats intéressés peuvent obtenir des

informations auprès de Monsieur Bassirou NDIAYE CPM de l'Office des Forages Ruraux sis, Immeuble Aida - 63 - Rondpoint VDN x Ouest Foire, Tél : +221 33 827 57 17, Email : cpm@forages-ruraux.sn et prendre connaissance des documents d'Appel d'offres à l'adresse mentionnée de 8 h à 17h du lundi au jeudi et de 8h à 13 h 30 mn les vendredis.

6- Les exigences en matière de qualifications sont :

### Capacité financière :

Disposer des états financiers certifiés par un expert-comptable agréé à l'ONECCA ou un organisme assimilé, des trois dernières années (2022, 2023, 2024), permettant de justifier d'un chiffre d'affaires moyen annuel de :

- Sept cent dix millions (710 000 000) F CFA pour le lot 1 ;
- Sept cent quarante millions (740 000 000) F CFA pour le lot 2 ;
- Deux cent cinquante millions (250 000 000) F CFA pour le lot 3 ;
- Trois cent millions (300 000 000) F CFA pour le lot 4.

Avoir accès à des financements tels que des avoirs liquides, ligne de crédit, autres que l'avance de démarrage éventuelle pour les besoins de financement du marché délivrée par une banque agréée par le Ministre des Finances et du Budget, à hauteur de :

- Deux cent trente millions (230 000 000) F CFA pour le lot 1 ;
- Deux cent quarante-neuf millions (249 000 000) F CFA pour le lot 2 ;
- Quatre-vingt-quinze millions (95 000 000) F CFA pour le lot 3 ;
- Cent millions (100 000 000) F CFA pour le lot 4.

### Capacité technique et expérience :

Participation à titre d'entrepreneur, ou de sous-traitant à deux (2) marchés de travaux similaires aux travaux demandés au cours des cinq (5) dernières années (2021, 2022, 2023, 2024,



2025) d'un montant par marché d'au moins égal à :

- Trois cent soixante-soixante-dix-neuf millions (379 000 000) F CFA pour le lot 1 ;
- Trois cent quatre-vingt-dix-neuf millions (399 000 000) F CFA pour le lot 2 ;
- Cent trente-six millions (136 000 000) F CFA pour le lot 3 ;
- Cent soixante-quatre millions (164 000 000) F CFA pour le lot 4.

Les marchés doivent être terminés et exécutés de manière satisfaisante, (fournir des attestations délivrées par les maîtres d'ouvrage).

Disposer du personnel clé indiqué dans le DAO.

Voir le dossier d'appel d'offres pour les informations détaillées.

7- Les candidats intéressés peuvent obtenir un dossier d'Appel d'offres complet en formulant une demande écrite à l'adresse : Office des forages ruraux (OFOR) sise, Immeuble Aida - 63 - Rondpoint VDN x Ouest Foire, Tél : +221 33 827 57 17 ; contre un paiement non remboursable d'un montant de vingt-cinq mille (25 000) FCFA. La méthode de paiement sera en espèces. Un exemplaire du dossier est mis à la disposition des candidats pour consultation gratuite. Les candidats peuvent prendre connaissance des documents d'Appel d'offres à l'adresse mentionnée de 8h à 17h du lundi au jeudi et de 8h à 13h 30 mn les vendredis.

8- Les offres devront être soumises à l'adresse ci-après : Salle de réunion 3ème étage du siège de l'Office des Forages Ruraux sise, Immeuble Aida - 63 - Rondpoint VDN x Ouest Foire, Tél : +221 33 827 57 17 au plus tard le 22 juin 2026 à 10 h 00mn. Les offres remises en retard ne seront pas acceptées.

Les offres seront ouvertes le 22 juin 2026 à 10h 00mn en présence des représentants des soumissionnaires présents à l'adresse ci-dessus.

Les offres doivent comprendre une garantie de soumission d'un montant de :

- Neuf millions quatre cent mille (9 400 000) F CFA pour

le lot 1 ;

- Dix millions (10 000 000) F CFA pour le lot 2 ;
- Trois millions quatre cent mille (3 400 000) F CFA pour le lot 3 ;
- Quatre millions cent mille (4 100 000) F CFA pour le lot 4.

La garantie de soumission doit rester valide vingt-huit (28) jours après l'expiration du délai de validité des offres. La garantie est délivrée par une institution financière agréée par le Ministère des Finances et du Budget (MFB).

Les offres devront demeurer valides pendant une durée de cent vingt (120) jours à compter de la date limite de soumission.

**Le Directeur Général de l'Office des Forages Ruraux**  
**Source : LeSoleil**

# CONTACTS ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES



## Équipe éditoriale

Syndicat Professionnel des Entrepreneurs  
du BTP du Sénégal (SPEBTPS) / CNP et Echo Plus Groupe  
Email : [secretariat@spebtps.com](mailto:secretariat@spebtps.com)



Ont contribué à ce numéro :

Oumar Ndir | Ndèye Ndiémé BA | Ousseynou Nar Guèye  
Mamadou Diatta | Mamadou Diop | Pape A. Diouf



### Publicité / Partenariats

+221 33 801 16 52

+221 77 454 90 90

+221 77 730 39 79

## Partagez vos retours

Vos commentaires, questions et suggestions sont les bienvenus pour enrichir le prochain numéro. Votre avis nous aide à mieux répondre aux besoins du secteur.

Email : [lecteur@spebtps.com](mailto:lecteur@spebtps.com)

## Remerciements

Nous remercions chaleureusement tous nos lecteurs,  
partenaires et contributeurs.



Bulletin d'information - Mensuel | 5<sup>ème</sup> Numéro  
Juin 2026

[www.spebtps.com](http://www.spebtps.com)