

SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE REGIONALE 2013

Avril 2015

COMITE DE DIRECTION

Directeur Général	Aboubacar Sédikh BEYE
Directeur Général Adjoint	Mamadou Falou MBENGUE
Directeur des Statistiques Démographiques et Sociales	Cheikh Tidiane NDIAYE
Directeur des Statistiques Economiques et de la Comptabilité Nationale	Mbaye FAYE
Directeur du Management de l'Information Statistique	Mamadou NIANG
Conseiller à l'Action Régionale	Mamadou DIENG

COMITE DE REDACTION

Chef de service	Ndiouma FAYE
Chef de service Adjoint	Birane NIANG
Chauffeur	Ousmane Samba BEYE

COMITE DE VALIDATION

Séckène SENE, Abdoulaye TALL, Mamadou DIENG, Mamadou BAH, Oumar DIOP, El hadji Malick GUEYE, Alain François DIATTA, Saliou MBENGUE, Alpha WADE, Thiayédia NDIAYE, Amadou Fall DIOUF, Adjibou Oppa BARRY, Atoumane FALL, Jean Rodrigue MALOU, Bintou Diack LY.

CHAPITRE 12: LE TRANSPORT

La région de Matam dispose de trois réseaux de transports du fait de sa position géographique, il s'agit du :

- Transport routier ;
- Transport fluvial ;
- Transport aérien.

Le chemin de fer n'est pas disponible dans la région.

12.1 Le transport routier

La région étant très enclavée, la route demeure le réseau le plus utilisé par les voyageurs pour s'y rendre. Ainsi son état doit constituer l'une des préoccupations majeures des résidents de la zone et des pouvoirs publics. En effet pour accélérer le processus de développement local l'état des routes doit être des meilleurs pour faciliter l'accès.

12.1.1 Les infrastructures routières

La région dispose de cinq gares routières implantées dans les communes de Matam, Ourosogui, Kanel, Waoundé et Semmé (celle de Semmé est encore fermée). Cependant toutes les localités situées le long de la RN2 disposent de haltes construites par les populations.

Tableau 12.1 : Classification du réseau routier de la région de Matam selon le département

Département	Classification des routes										Total (km)
	Nationale			Régionale			Départementale			Pistes	
	Routes revêtues (km)	Routes non revêtues (km)	Total (km)	Routes revêtues (km)	Routes non revêtues (km)	Total (km)	Routes revêtues (km)	Routes non revêtues (km)	Total (km)	Total (km)	
Matam	100,5	90	190,5	0	123,5	123,5	0	18	18	22	354
Kanel	99,5	93	192,5	0	70,5	70,5	0	8	8	132	396
Ranérrou-Ferlo	0	139,5	139,5	0	0	0	0	0	0	141	280,5
Total	200	322,5	522,5	0	194	194	0	26	26	288	1030,5

Source : Division des Travaux Publics / Matam

L'état général du réseau routier est défectueux, en particulier pour les routes non revêtues et les pistes. Cet état de fait ne milite pas pour le désenclavement tant souhaité de la région. En effet, l'état défectueux des routes engendre l'usure rapide des véhicules, des coûts onéreux de transport, l'allongement de la durée des déplacements et constitue ainsi un obstacle majeur pour le développement des différents espaces économiques de la région.

12.1.2 Types de transport routier

Les transports terrestres constituent un mode prédominant du système de transport au Sénégal. Ils assurent une importante part des déplacements des personnes et des marchandises. Les objectifs attendus du sous-secteur des transports routiers, d'une part consistent à 'assurer un développement adéquat et une uniformisation des réseaux terrestres au niveau national et sous-régional. D'autres part, il s'agit d'appuyer le développement économique et social, d'assurer une grande amélioration de la qualité des services, une réduction des coûts de transport et des délais d'acheminement. La région de Matam, dans cette perspective connaît une évolution significative depuis 2005, année à laquelle le Service régional des transports terrestres a vu le jour.

12.1.3 Les Immatriculations et permis de conduire

Le parc est de 1 752 véhicules, toutes catégories confondues. De janvier 2013 à décembre 2013, 669 véhicules ont été immatriculés.

Le tableau ci-dessous représente les candidats examinés pour le permis de conduire durant les périodes indiquées. Nous observons un nombre relativement faible. Cela s'explique par des facteurs tels : l'enclavement de la région, l'inexistence d'auto-école pour la formation des candidats, etc.

Tableau 12.2 : Répartition des candidats pour l'obtention du permis de conduire

Année 2013	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Aout	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Inscrits Code	49	51	58	48	50	69	47	42	38	44	41	45
Admis	31	24	21	16	17	29	31	19	14	15	25	28
Proportion (%) des Admis au Code	63,27	47,06	36,21	33,33	34,00	42,03	65,96	45,24	36,84	34,09	60,98	62,22
Inscrits Conduite	41	54	51	49	60	74	46	49	50	55	50	51
Admis	23	27	23	28	29	24	28	25	20	25	24	33
Proportion (%) des Admis au Conduite	56,10	50,00	45,10	57,14	48,33	32,43	60,87	51,02	40,00	45,45	48,00	64,71

Source : Service Régional des transports terrestres de Matam

12.1.4 Les transports voyageurs : urbain et interurbain

Le transport urbain est quasi inexistant. Ce transport est assuré par les taxis « clando », avec un parc vétuste qui s'accroît de plus en plus. Les localités de Matam et Ourossogui, pour ce qui est des clandos, sont concernées par ce type de transport. A cela s'ajoute des véhicules hippomobiles qui assurent le transport rural entre les villes et les villages environnants.

Le transport interurbain est assuré par les véhicules 7 places en âge avancé (plus de 15 ans pour la plus part), les autocars de 12, 15, 19 places et des bus de 60 places. Ce transport reste à rendre formel (Régularité-confort-délai-cout).

Il concerne essentiellement les gros porteurs (remorque et semi remorque) qui assurent la liaison entre la région et le reste du pays. Il est assez important puisqu'il permet d'approvisionner toute la zone y compris Bakel.

12.1.5 Contraintes liées au secteur des transports terrestres

- Réseaux urbains inadaptés aux besoins (mal conçus, insuffisants, dégradés etc.)
- Offre de transport défailante (opérateurs multiples, conducteurs peu ou mal formés)
- Parc vétuste
- Surcharge des véhicules
- Inexistence et l'organisation anarchique du transport urbain (Les véhicules Clandos)
- Une présence partielle de panneaux de signalisation.
- Pour les véhicules hippomobiles, gestion désorganisée et pratiquée par des mineurs.
- Il n'existe aucune structure d'auto-école pour la formation des candidats.

12.1.6 Solutions et perspectives de développement du secteur des transports terrestres

En sus de la construction d'une nouvelle gare routière à Matam (financement déjà acquis avec l'ADM), Il faut :

- Une couverture de l'ensemble du périmètre urbain
- Rendre le transport urbain rentable
- Imposer les fréquences et horaires (transport formel)
- Contrôler la qualité de service
- La reconstruction de la voie de liaison Matam-Ourossogui
- Réorganiser le transport urbain
- Reconstruire intégralement la voie de liaison Matam-Ourossogui. Equiper cette route de ponts modernes adaptés aussi bien aux véhicules utilitaires qu'aux véhicules hors gabarit ou aux poids lourds
- Réorganiser le transport urbain en analysant l'offre et la demande. Mettre en œuvre les systèmes de lignes d'attribution de zones de desserte en mesurant les capacités de desserte ou affectation par zonage selon la densité et la distance. Suivront par la suite les couts ou tarifs selon différents paramètres (frais fixes et frais variables, itinéraires)
- Implanter des panneaux de signalisation en agglomération et hors agglomération. D'urgence, certains points pour des questions de sécurité doivent avoir des panneaux de signalisation : Angle Fadel, la voie reliant Tantadji aux HL M, le sens giratoire de Ourossogui, etc. La mise en place doit

être faite en collaboration avec les différents partenaires (Mairie en particulier, transports terrestres, les travaux publics, police et gendarmerie)

- Immatriculer les véhicules à traction animale ou véhicules hippomobiles au niveau de la mairie. Ils doivent être identifiables sur la base de plaques d'immatriculation. Ils doivent détenir des titres de transport adaptés (cartes de cocher) qui vérifient leur minimum de connaissances du code de la route. L'âge requis pour ce type de transport doit être étudié scrupuleusement en conformité avec le code du travail.

Dans cette vision où il est important d'apporter des mutations aux problèmes actuels, la Région de Matam doit s'investir dans la démarche d'un développement progressif qui alignerait ses agglomérations urbaines à un niveau de villes modernes.

12.2 Le transport fluvial

Le transport fluvial est une des spécificités de la région du fait de la présence du fleuve Sénégal. Les pirogues constituent des moyens très usités par les riverains pour la desserte des localités situées le long du fleuve du fait de l'enclavement du Dandé Mayo pendant l'hivernage. Ainsi, un nombre important de personnes et des quantités appréciables de marchandises sont transportées au quotidien d'une localité à une autre le long du fleuve.

Par ailleurs, la traversée du fleuve entre les deux rives est régulièrement assurée par ces pirogues qui acheminent aussi des quantités importantes de marchandises vers les localités situées le long du fleuve en Mauritanie (Kaédi, Magama, etc.) et vice versa.

12.2.1 Les contraintes du sous secteur

Les principales contraintes du sous -secteur se résument à :

- l'ensablement des axes de navigation, surtout au niveau des défluent ;
- le ravinement des berges du fleuve et des défluent ;
- le tarissement précoce des défluent ;
- la vétusté des embarcations ;
- l'absence de mesures de sécurité au niveau des embarcations.

12.2.2 Les perspectives

Il s'agit de :

- La réhabilitation du quai de Matam (programme OMVS) ;
- La mise en place d'un bac (CCIAM, commune de Matam) ;
- La navigabilité sur le fleuve Sénégal pendant toute l'année (programme OMVS).

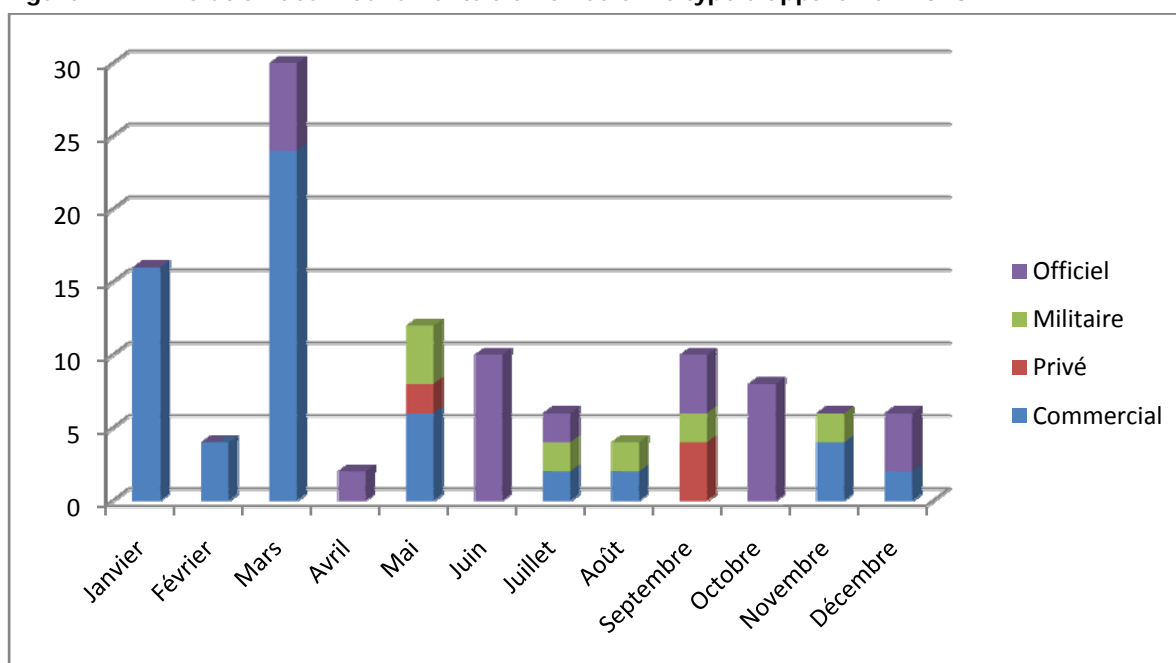
12.3 Transport aérien

Avec une piste d'environ 1 700 mètres de long et 30 mètres de large, l'aérodrome de Ourosogui est la seule infrastructure aéroportuaire de la région. Ainsi, la région de Matam ne peut pas recevoir de gros porteurs exception faite des avions cargo C130. Le transport aérien est acceptable. Au courant de l'année 2013, 57 appareils (avions) ont atterri à l'aérodrome de la région et ont permis à 957 passagers de fouler le tarmac du dit aérodrome.

12.3.1 Mouvement des avions

Le transport aérien de la région est caractérisé par quatre types de vols d'avion : les vols dans le cadre de visite d'officiels, des vols militaires, des vols de Privés et des vols à caractère commercial. Si ces différents types de vol animent l'aérodrome de Ourosogui pour toute la période de l'année, ils sont, selon le graphique ci-dessous, tout de même inégalement répartis selon les mois de l'année. En effet, les mois de janvier, février et mars sont marqués par la présence de vols à caractère commercial. Au courant des mois d'avril, de juin et d'octobre, seules des visites d'officiels ont été relevées, avec un pic au mois de juin. Les mois de mai, juillet, août et novembre ont été marqués par une affluente d'appareils à l'aérodrome de Ourosogui.

Figure 12.1: Evolution des mouvements d'avion selon le type d'appareil en 2013



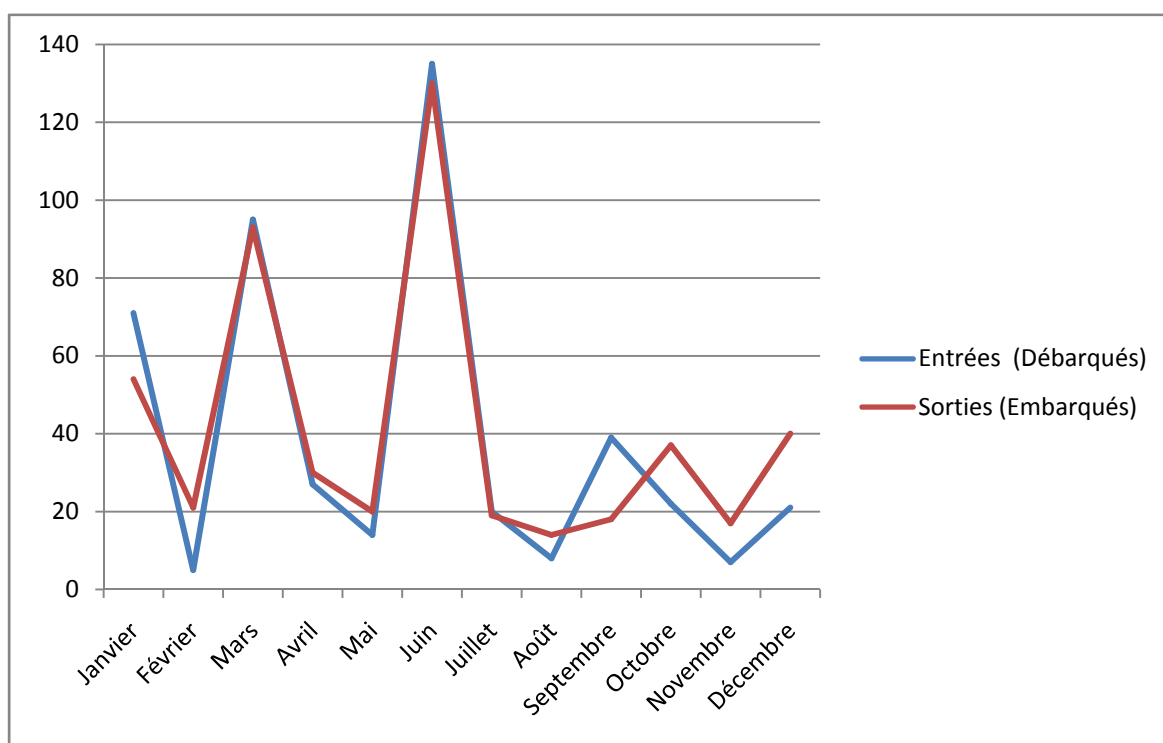
Source : Service Régional de la météorologie de Matam.

Ces différents vols d'avions qui animent le transport aérien de la région entraînent avec eux des passagers à bord. D'où la nécessité d'étudier la densité du trafic.

12.3.2 Densité du trafic

Le graphique ci-dessous indique qu'il y a des mois de l'année 2013 où il est enregistré plus d'entrées de passagers que de sorties, comme il y a aussi des mois où le contraire est noté. Mieux, c'est au mois de juin, suivi du mois de mars où l'affluence de passagers a été la plus importante. Par contre, les quatre derniers mois de l'année sont marqués par une légère accalmie.

Figure 12.2 : Représentation de l'évolution du solde migratoire de la région, en 2013



Source : Service Régional de la météorologie de Matam.

12.4 Perspectives et contraintes

S'agissant des perspectives pour la région en matière de transport aérien, on peut espérer qu'avec la venue de la nouvelle compagnie de transport aérien, encore en gestation, le trafic se densifiera et que l'économie régionale sera dynamisée.

En attendant, il faut noter les principales contraintes qui freinent le développement du secteur qui sont :

- L'état non fonctionnel de la piste après la pluie du fait qu'elle est essentiellement en latérite ;
- L'absence d'aérogare ;
- L'irrégularité du trafic pour cause absence de compagnie de transport desservant la zone ;
- L'insécurité liée à la divagation des animaux ;
- L'absence de sensibilisation des autorités.