

ANSD

Agence Nationale de
la Statistique et de la Démographie

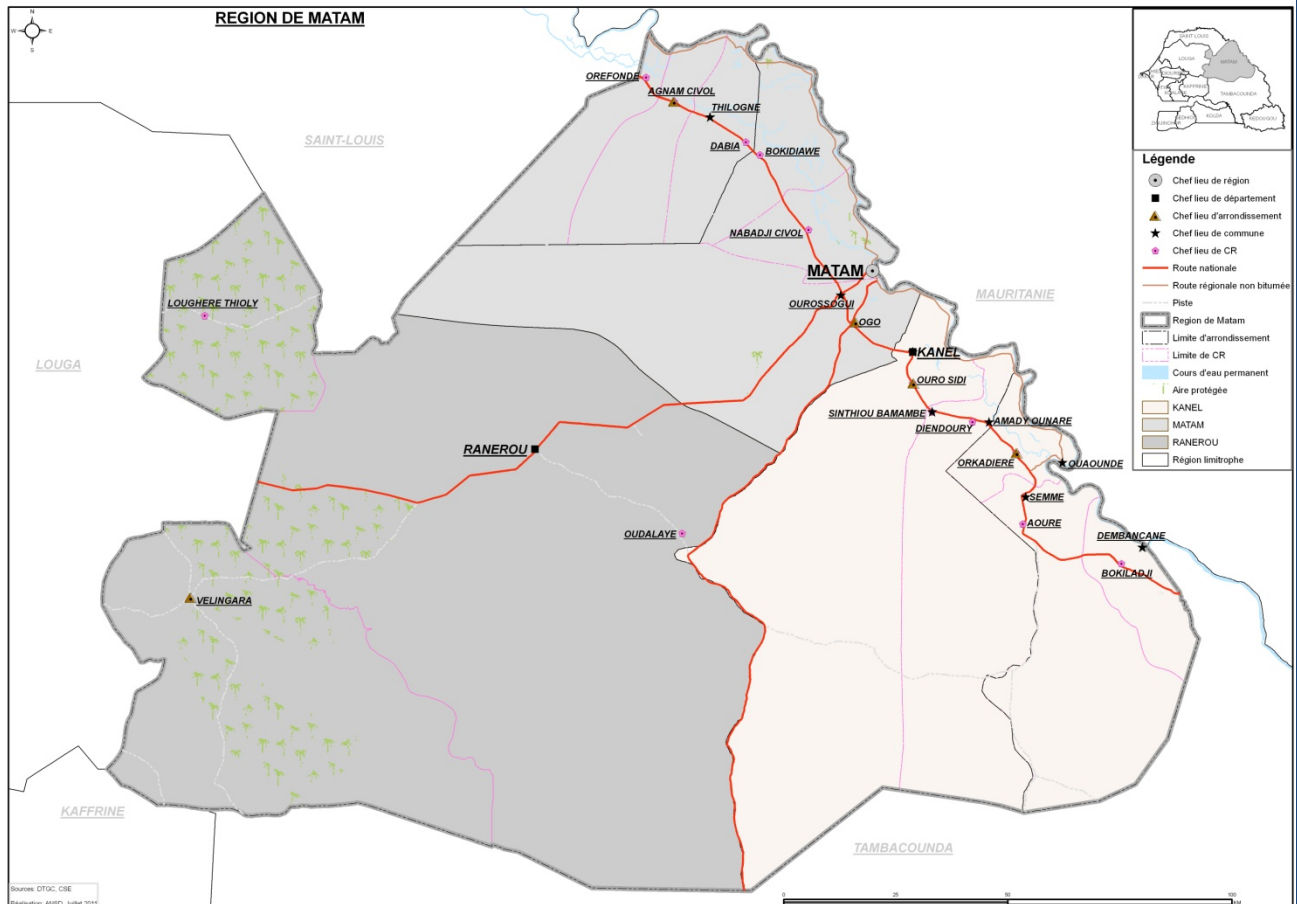
REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple – Un But – Une Foi

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE

Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Matam



SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE REGIONALE 2012

Août 2015

M
A
T
A
M

2
0
1
2

COMITE DE DIRECTION

Directeur Général	Aboubacar Sédikh BEYE
Directeur Général Adjoint	Mamadou Falou MBENGUE
Directeur des Statistiques Démographiques et Sociales	Papa Ibrahima Silmang SENE
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 du Service Régional	Ndiouma	FAYE
Adjoint au Chef du Service Régional	Birane	NIANG

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.

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE

Rue de Diourbel X Rue de St-Louis - Point E - Dakar. B.P. 116 Dakar R.P. - Sénégal

Téléphone (221) 33 869 21 39 / 33 869 21 60 - Fax (221) 33 824 36 15

Site web : www.ansd.sn ; Email: statsenegal@ansd.sn

Distribution : Division de la Documentation, de la Diffusion et des Relations avec les Usagers

Service Régional de la Statistique et de la Démographie de MATAM

Tél : 33 966 61 14

CHAPITRE XII - LE TRANSPORT

XII.1. Introduction

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.

XII.2. 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.

En effet pour accélérer le processus de développement local l'état des routes doit être des meilleurs pour faciliter l'accès.

XII.2. 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 76 : 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)	revêtues	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
Ranérou-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.

XII.2. 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.

Partant de ce constat, nous apprécierons ce secteur à plusieurs niveaux :

Niveau 1 : Les Immatriculations et permis de conduire

Les immatriculations

Le parc est de 1752 véhicules, toutes catégories confondues. De janvier 2012 à décembre 2012, 654 véhicules ont été immatriculés.

Les permis de conduire

Le tableau ci-dessous représente les candidats examinés 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 77 : Nombre de candidats examinés pour l'obtention du permis de conduire durant l'année 2012

Année 2012	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Aout	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Inscrits code	52	49	56	45	52	66	49	44	35	42	39	48
Admis	29	27	24	18	14	26	28	21	16	14	23	26
Inscrits conduite	43	50	45	47	68	73	41	44	52	46	55	59
Admis	21	29	18	25	31	28	26	16	14	16	27	30

Source : Service Régional des transports terrestres de Matam.

XII.2. 3. Les transports voyageurs : urbain et interurbain.

Le transport urbain

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 Ourosogui, pour ce qui est des clandos, sont concernées par ce type de transport. A cela, s'ajoute des véhicules hippomobile qui assurent le transport rural entre les villes et les villages environnants.

Le transport interurbain

Le transport interurbain est assuré par : les véhicules 7 places en âge avancé (plus de 15ans 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-coût).

XII.2. 3. Le transport de marchandises

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.

Contraintes liées du secteur des transports terrestres

Contraintes liées à la gestion du transport urbain

- Réseaux urbains inadaptés aux besoins (mal conçus, insuffisants, dégradés etc.),
- L'offre de transport défaillante (opérateurs multiples, conducteurs peu ou mal formés,
- Parc vétuste,
- Surcharge des véhicules,
- L'inexistence et l'organisation anarchique du transport urbain (Les véhicules Clandos).

Contraintes liées à la signalisation routière

Une présence partielle de panneaux de signalisation.

Contraintes liées à la circulation de véhicules à traction animale

Les véhicules hippomobiles, gestion désorganisée et pratiquée par des mineurs.

Contraintes liées à la formation des candidats à l'obtention des permis de conduire.

Il n'existe aucune structure d'auto-école pour la formation des candidats.

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 moderne 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).
- Planter des panneaux de signalisation aussi bien 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, 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 cochet) 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 l'alignerait à un niveau de ville moderne.

XII.3. 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.

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.

Les perspectives

Il s'agit :

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

XII.4. Transport aerien

Avec une piste d'environ 1700 mètres de longueur et 30 mètres de largeur, l'aérodrome d'Ourossogui 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. Durant la période 2009-2010, la région a enregistré un total de 53 vols. Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des données sur les mouvements des passagers durant ces six dernières années.

Tableau 78 : Récapitulatif du trafic aérien au niveau de l'aérodrome d'Ourossogui sur 6 ans.

Année	Arrivée Avions	Départ avions	Passagers embarqués	Passagers Débarqués	Transit	Total
2005	27	27	384	327	40	751
2006	27	27	333	300	28	661
2007	40	40	294	285	-	579
2008	23	23	239	275	-	574
2009-2010	53	53	412	406	-	818

Source : Service Régional de la météorologie de Matam.

XII.5. 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 pluie par ce 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 ;
- Absence de sensibilisation des autorités.