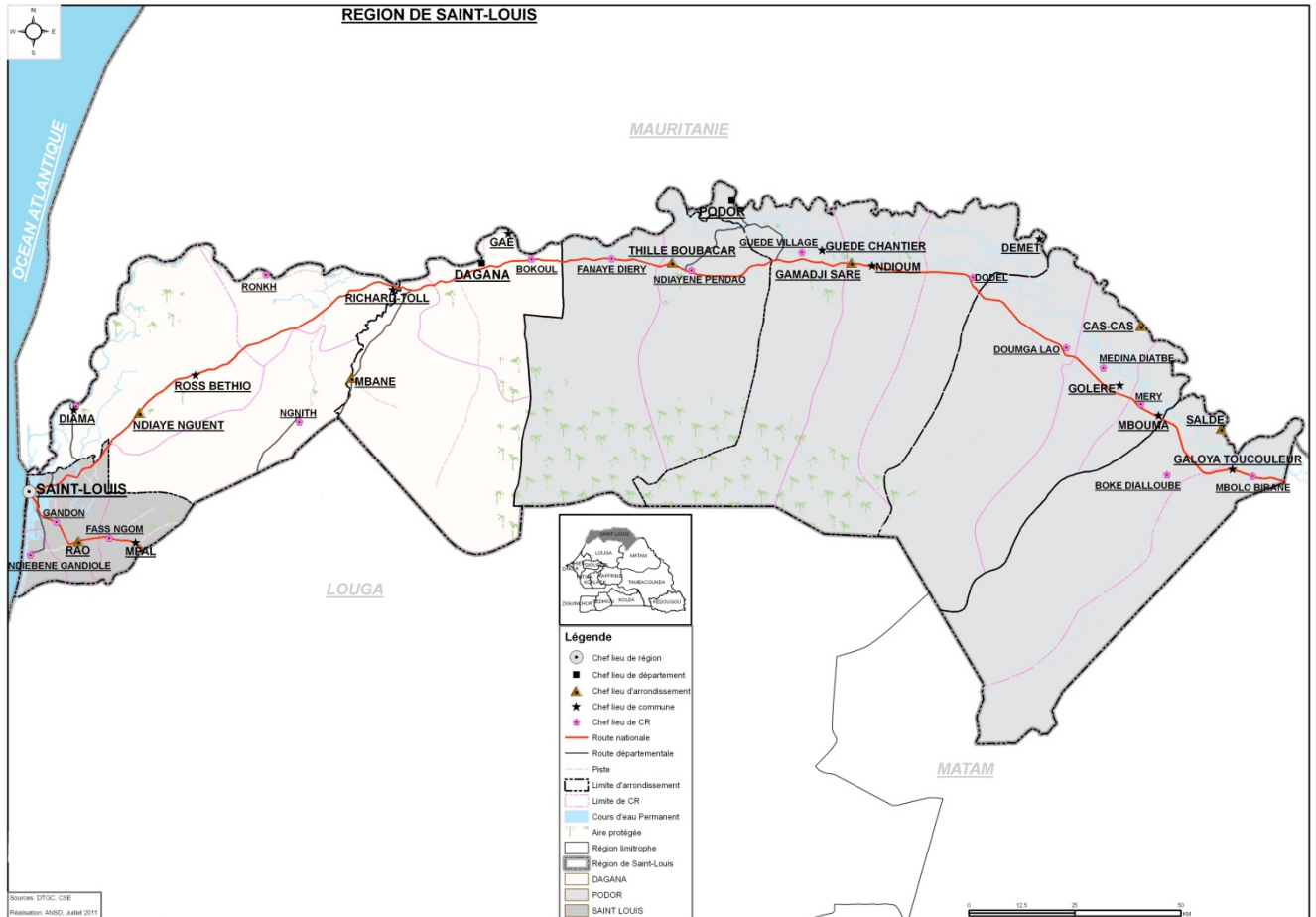


REPUBLIQUE DU SENEGAL  
Un Peuple – Un But – Une Foi

MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DU PLAN

**AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE  
ET DE LA DEMOGRAPHIE**

**Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Saint-Louis**



**SITUATION ECONOMIQUE ET  
SOCIALE REGIONALE  
2013**

Avril 2015

### Introduction

Le secteur des transports présente un intérêt particulier pour toute analyse d'ensemble de l'évolution de la région dans la mesure où il intègre le niveau d'activités des autres grands secteurs économiques : agriculture, pêche, tourisme etc. ceci montre l'impact direct ou indirect, que le système des transports peut avoir sur le bien-être économique et social des populations, surtout les plus pauvres. La région a connu divers types de transport : le transport terrestre, le transport aérien, le transport ferroviaire (sur l'axe Saint-Louis Dakar florissant est presque abandonné) et fluvio-maritime.

Le transport routier qui assure l'essentiel du trafic interurbain est le plus utilisé, par contre le trafic aérien connaît un essor avec l'extension de l'aéroport de Saint-Louis désormais ouvert au trafic international en favorisant le développement du tourisme et offrant de bonnes perspectives au développement économique de la région.

### XXI.1 Transport terrestre

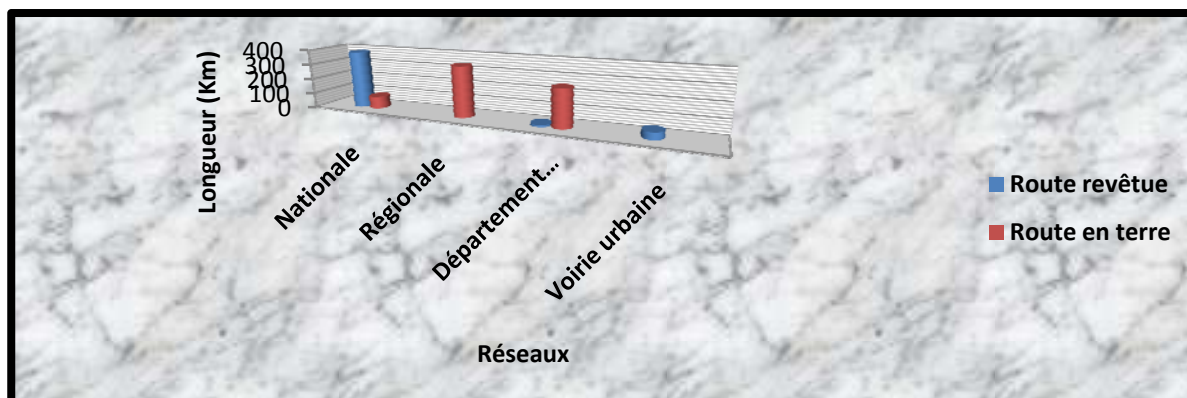
#### *XXI.1.1 Le réseau routier*

Le secteur des transports présente un intérêt particulier pour toute analyse d'ensemble de l'évolution de la région dans la mesure où il intègre le niveau d'activités des autres grands secteurs économiques : agriculture, pêche, tourisme etc. ceci montre l'impact direct ou indirect, que le système des transports peut avoir sur le bien-être économique et social des populations, surtout les plus pauvres. La région a connu divers types de transport : le transport terrestre, le transport aérien, le transport ferroviaire (sur l'axe Saint-Louis Dakar florissant est presque abandonné) et fluvio-maritime.

Le transport routier qui assure l'essentiel du trafic interurbain est le plus utilisé, par contre le trafic aérien connaît un essor avec l'extension de l'aéroport de Saint-Louis désormais ouvert au trafic international en favorisant le développement du tourisme et offrant de bonnes perspectives au développement économique de la région.

C'est le mode de transport le plus développé et qui assure l'essentiel des déplacements des personnes et des biens. Pratiquement les données entre 2012 et 2013 n'ont pas changé.

Graphique 21.1: Réseau routier par catégorie en 2012



Source : AGEROUTE

Tableau 301.2 : Répartition de l'infrastructure routière par catégorie en 2012

| Type           | Bitumé (Km) | %    | Nom bitumé (Km) | %    | TOTAL  |
|----------------|-------------|------|-----------------|------|--------|
| Nationale      | 384,6       | 86,4 | 82              | 12,2 | 466,6  |
| Régionale      | 0           | 0    | 338,8           | 50,4 | 338,8  |
| Départementale | 13,4        | 3    | 251             | 37,4 | 264,4  |
| Voirie urbaine | 46,9        | 10,5 | 0               | 0    | 46,9   |
| TOTAL          | 444,9       | 100  | 671,8           | 100  | 1116,7 |

Source : AGEROUTE

Le réseau routier a une longueur de 1116,7 km. Ce tableau montre que 40% est constitué de réseau bitumé et 60% pour le réseau non bitumé.

Les routes nationales constituent 86,4% des routes bitumés, suivies de la voirie urbaine 10,54% et enfin les routes départementales 3%. Parmi les routes non bitumés, 50,4% concernent les routes régionales, suivies des routes départementales 37,3% et enfin les routes nationales 12%. L'ensemble du réseau routier est dominé par 41,7% des routes nationales, 30,3% des routes régionales, 23,6% des routes départementales et 4% de la voirie urbaine avec une longueur de 46,9km.

### XXI.1.2 Les gares routières

La Région de Saint Louis dispose de gares routières interurbaines plus ou moins aménagées (voir tableau ci-dessous).

Tableau 22.3 : Liste des gares routières de la région de Saint-Louis

| Localité             | Dénomination                           | Etat                         |
|----------------------|--|------------------------------|
| Saint –Louis Commune | Gare Routière Interurbaine de St Louis | Aménagée                     |
| Saint –Louis Commune | Gare routière de Bango                 | Fonctionnelle -non aménagée  |
| Ross –Béthio         | Gare routière de Ross Béthio           | Fonctionnelle -non aménagé   |
| Rosso                | Gare routière de Rosso                 | Aménagée -Fonctionnelle      |
| Richard -Toll        | Gare routière de Richard -Toll         | Aménagée – non fonctionnelle |
| Dagana               | Gare routière de Dagana                | Aménagée - fonctionnelle     |
| Podor                | Gare routière de Podor                 | Aménagée - fonctionnelle     |
| Ndioum               | Gare routière de Ndioum                | Aménagée - Fonctionnelle     |
| Pété                 | Gare routière de Pété                  | Aménagée – non Fonctionnelle |

Source : DRTT

Par contre il n'existe pas de gares routières urbaines proprement dites mais plutôt de simples têtes de lignes en bordure de route sans aménagement. Cette situation est facilitée par l'absence d'un système de transport urbain organisé. En effet, les populations sont installées dans les nouveaux quartiers sans penser à leur condition de déplacement. Ceci a favorisé en dehors de toute considération d'ordre économique et social, l'apparition et le développement de modes alternatifs de déplacement aussi rudimentaire qu'ils puissent être pour satisfaire la demande de transport résultant de ces extensions et non prises en compte par le transport collectif. En dehors de Saint Louis commune, le transport urbain s'effectue à bord de véhicules particuliers personnels communément appelés clandos de camionnettes et de véhicules hippomobiles.

### ***XXI.1.3 Structure des véhicules immatriculés selon l'état***

En 2013 le nombre de voitures immatriculées est passé de 487 à 672 soit une augmentation de 38%. L'ensemble de voitures immatriculées est composé de voitures neuves et d'occasions.

Pour l'ensemble des voitures immatriculées, les 62% sont des voitures d'occasion tandis que les voitures neuves ne représentent que 13%. S'il est vrai que la bonne maintenance du matériel est plus importante que son âge, il est important de souligner que le faible pouvoir d'achat des propriétaires de véhicules met à mal cette maintenance posant quelques problèmes de sécurité.

Tableau 31: Répartition du nombre de véhicules immatriculés selon l'état 2004 à 2013

| Année | Etat des véhicules immatriculés 2004-2013 |          |          |
|-------|---|----------|----------|
|       | Neuf                                      | Occasion | Ensemble |
| 2004  | 30  | 449      | 479      |
| 2005  | 49  | 465      | 514      |
| 2006  | 35  | 428      | 463      |
| 2007  | 56  | 349      | 405      |
| 2008  | 88  | 308      | 396      |
| 2009  | ND  | ND       | ND       |
| 2010  | 245                                       | 357      | 602      |
| 2011  | 146                                       | 315      | 461      |
| 2012  | 380                                       | 107      | 487      |
| 2013  | 611                                       | 61       | 672      |

Source : DRTT

### ***XXI.1.4 Genre et âge des véhicules immatriculés***

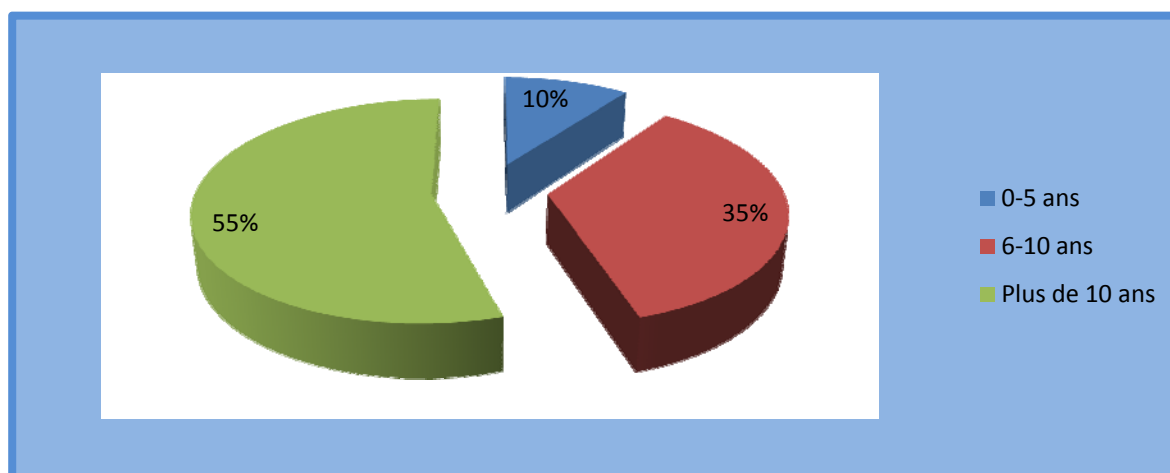
Les véhicules immatriculés sont répartis ainsi : les VP représentent 73% suivi des camionnettes 12% et les autres genres qui représentent 3%. Parmi l'ensemble des voitures immatriculées, on constate que 55% sont âgés de plus de 10 ans, 35% âgés de 6 -10 ans et 10% pour les 0-5 ans. La grande proportion des voitures qui ont l'âge compris entre 0 et 5 ans concerne les VP 40% suivis des deux roues 22% et enfin les camionnettes 19%.

**Tableau 32: Répartition des véhicules selon l'âge et le type en 2013**

| Groupe d'âge   | Total 2011 | Total 2012 | VP  | Camionnette | Autocar | Camion | Tracteur | Semi remorque | Deux roues | Total |
|----------------|------------|------------|-----|-------------|---------|--------|----------|---------------|------------|-------|
| 0-5 ans        | 158        | 147        | 27  | 13          | 7       |        | 6        |               | 15         | 68    |
| 6-10 ans       | 85         | 118        | 199 | 24          | 2       | 5      |          | 2             | 4          | 236   |
| Plus de 10 ans | 218        | 222        | 263 | 43          | 13      | 16     | 16       | 15            | 2          | 368   |
| Total          | 461        | 487        | 489 | 80          | 22      | 21     | 22       | 17            | 21         | 672   |

Source : DRTT

**Graphique 291.3 : Répartition des véhicules immatriculés selon l'âge en 2013**



Source : DRTT

### ***XXI.1.5 Les infrastructures routières***

Pour l'année 2012, les accidents les plus violents ayant entraîné mort d'hommes sont notés au niveau de Podor et Ross- Béthio, avec 13 morts pour chacun de ces départements. Pour l'année 2013 Podor et Ross- Béthio se situent encore en tête avec chacun un nombre de 7 morts.

Ces résultats permettent d'appréhender l'importance de la signalisation routière sur les infrastructures. En effet ces localités en sont dépourvues. Mais de manière plus grave, à Ross -Béthio à cause du niveau élevé des accotements, les gros porteurs stationnent sur la chaussée, ce qui gêne ou plutôt empêche toute visibilité. D'où la nécessité de construire des aires de stationnement

Nous avons pu constater l'absence de balises à 10 km de Podor au niveau du virage de Djioudou, de panneaux de limitation de vitesse voire de ralentisseurs à l'entrée des agglomérations concernées (Colonat, croisement Guédé Chantier et Ndioum, Gamadji Sarre etc.)

Les ralentisseurs même s'ils existent au niveau de certaines localités devraient être mieux aménagés. Ils sont cependant complètement inexistant dans d'autres localités.

Au total nous avons recensé comme suit les besoins en signalisation : 107 panneaux pour Saint-Louis, 32 pour Diama, 20 pour Richard-Toll, 60 pour Podor, 02 pour Rosso, 30 pour Ross-Béthio et 10 pour chacune des localités que sont Dagana, Pété et Ndioum (*tableau ci-après*).

## XXI.2 Transport aérien

La région dispose d'un aéroport international à Saint-Louis et de deux Aérodrômes (Richard-Toll et Podor). L'Aéroport de Saint-Louis dispose de matériel pour accueillir de gros porteurs et recevoir les vols de nuit. Concernant, l'aéroport de Saint-Louis, il a été réhabilité et répond aux normes internationales : allongement de la piste d'envol (1 900 m de long et 45 m de large), renforcement de la force portante avec une capacité d'accueil des moyens porteurs (Boeing 747, Airbus 320 dont le tonnage avoisine 80 Tonnes) et Installation d'un réservoir de carburant d'une capacité de 100 000 litres. Par contre, les aérodrômes de Richard-Toll et de Podor ont une envergure et une capacité d'accueil très limitées. Au plan de la fréquentation, seul l'aéroport de Saint-Louis fait l'objet d'une exploitation. Les aérodrômes de Richard-Toll et de Podor sont fréquentés occasionnellement par les avions militaires ou par les avions empruntés par les autorités gouvernementales lors de leurs tournées.

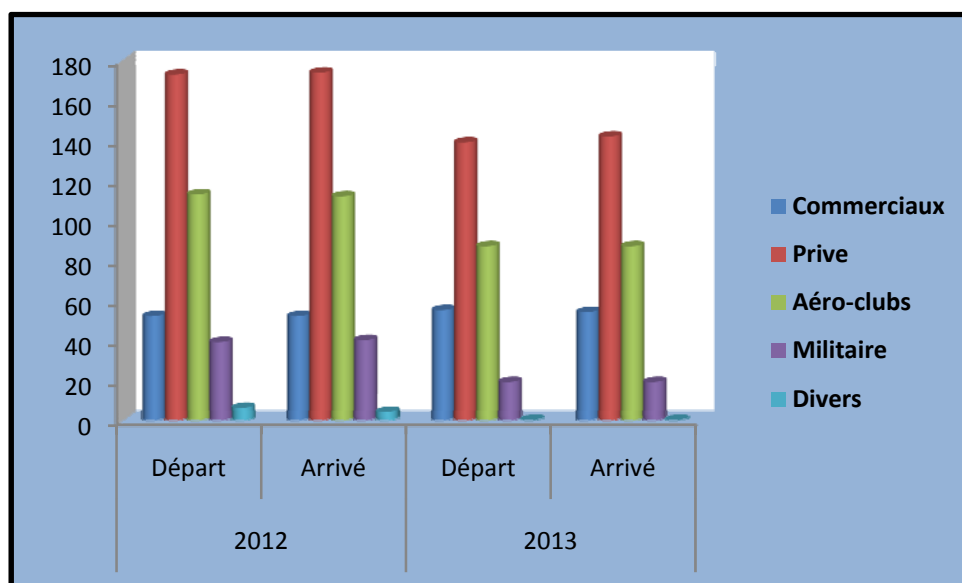
### XXI.2.1 Les mouvements des avions

Au niveau de l'Aéroport de Saint-Louis la rotation des avions (vol de départ et vol d'arrivée) passent de 765 à 602 mouvements d'aéronefs

Ce tableau montre une prédominance des vols privés pour l'ensemble des trafics avec 46% pour les départs et 47% des arrivées. Ils sont suivis des aéroclubs avec 29% de départ que d'arrivées, les commerciaux représentent 18% de départ de même que les arrivées.

En ce qui concerne les départs et les arrivées, on constate une baisse des vols militaires, des privées et des aéroclubs tandis que pour les commerciaux on observe une augmentation des départs et des arrivées.

Graphique 21.4 : Variation des départs et des arrivées entre 2012 et 2013



Source : DRTT

### *XXI.2.2 Les mouvements des passagers*

Le trafic s'élève à 1943 voyageurs dont une faible part en transit 13% tandis que les débarquements et les embarquements représentent respectivement 42% et 45%. Ces mouvements ont baissé entre 2012 et 2013 en passant de 2247 à 1963 voyageurs soit une diminution de 13%. (voir annexe)

### **Conclusion**

D'une manière générale, la région est confrontée à un enclavement interne avec l'inexistence de lignes régulières qui constitue un handicap pour permettre à l'aéroport International de Saint-Louis de jouer pleinement son rôle dans le développement économique et social de la région. A cela s'ajoute l'insuffisance du réseau routier et défectueux. Cet état accentue les difficultés de déplacement dans la région, l'inaccessibilité de plusieurs zones surtout en hivernage, Cependant la région bénéficie, avec le MCA, d'un important chantier de construction et de réhabilitation de routes.