

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un peuple-un but- une foi

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS – MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR



Boulevard de l'Est rue 3 prolongée
Point E. BP : 21354 Dakar – Tel : 33
859 95 95 / 33 823 25 14 Fax : +221 33
860 52 02 www.supdeco.sn/
ist@supdeco.sn



7, Avenue Faidherbe – BP : 21354
Dakar – Sénégal – Tel :(+221) 33 849
69 19 Fax : +221 33 821 50 74
www.supdeco.sn/

THEME :

**L'analyse du transport des personnes et des biens dans les
régions :Cas de MATAM**

**Mémoire de fin d'études pour l'obtention du
Bachelor en Logistique et Transport**

Présenté par :

M. Hamady BA

Sous la direction de :

M. Mamadou DIALLO

Année académique 2021-2022

DEDICACE

Je dédie ce travail à :

A ma mère :

Celle qui m'a mis au monde, sans elle je n'aurais jamais connu la planète terre.

Affable, honorable, aimable : tu représentes pour moi le symbole de la bonté par excellence, la source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et prier pour moi. Ta prière et ta bénédiction m'ont été d'un grand secours pour mener à bien mes études. Aucune dédicace ne saurait être assez éloquente pour exprimer ce que tu mérites pour tous les sacrifices que tu n'as cessé de me donner depuis ma naissance, durant mon enfance et même à l'âge adulte. Tu as fait plus qu'une mère puisse faire pour que ses enfants suivent le bon chemin dans leur vie et leurs études. Je te dédie ce travail en témoignage de mon profond amour. Puisse dieu le tout puissant, te préserver et t'accorder santé, longue vie et bonheur.

A mon très cher père, tu as toujours été à mes côtés pour me soutenir et m'encourager, que ce travail traduit ma gratitude et mon affection.

Mes frères et sœurs, une dédicace plus spéciale à vous, sachez que je vous aime fort.

A tout ma famille, elle qui m'a doté d'une éducation digne, son amour a fait de moi ce que je suis aujourd'hui.

Mes ami (es) promotionnaires avec lesquels nous avons partagé joies et difficultés, qui m'ont toujours épaulé et conseillé pendant notre formation, les trois dernières années, je vous dis à travers ce mémoire, un grand merci.

A tous ceux que j'aime.

REMERCIEMENTS

En tant que croyant de confession musulmane, je commencerai par remercier Allah le tout puissant qui m'a donné la vie. Ensuite son messager Mohamed(Psl) qui est notre référence pour la bonne conduite dans ce bas monde.

Mes remerciements

Je remercie mes très chers parents et tous les professeurs, intervenants et toutes les personnes qui par leurs paroles, leurs écrits, leurs conseils et leurs critiques ont guidé mes réflexions et ont accepté de me rencontrer et de répondre à mes questions durant mes recherches.

A Monsieur DIALLO, Coordinateur Pédagogique à l'institut Supérieure des Transports (IST) pour le soutien et la disponibilité de l'encadrement de ce mémoire.

A tous ces intervenants, je présente mes remerciements, mon respect et ma gratitude.

SOMMAIRE

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS	II
SOMMAIRE	III
LISTE DES ABREVIATIONS	IV
LISTE DES TABLEAUX.....	V
LISTE DES CARTES	VI
RESUME.....	VII
ABSTRACT	VIII
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : CADRE DE L'ETUDE	10
CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE	11
Section 1 : Présentation de la région de Matam	11
Section 2 : Analyse des enjeux et diagnostics de l'état des lieux du secteur de transport dans la région.....	15
DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE	23
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE.....	24
Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain.....	24
Section 2 : Interprétations et recommandations	43
CONCLUSION	48
BIBLIOGRAPHIE	IX
ANNEXES	XI
TABLE DE MATIERES.....	XVII

LISTE DES ABREVIATIONS

- AGERROUTE** : Agence des travaux et de gestion des routes
- ANSD** : Agence Nationale de Statistique et de Développement
- ARD** : Agences Régionales de Développement
- FECL** : Fonds d'Équipement des Collectivités Locales
- HLM**: Habitation à Loyer Moderne
- OMVS** : Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal
- ONG** : Organisation Non Gouvernementale
- PAI** : Programmes d'Investissement Annuels
- PAST** : Programme d'ajustement sectoriel des transports
- PLD** : Plans Locaux de Développement
- RN3**: Route Nationale №3
- SCM**: Supply Chain Management
- SES** : Situation Economique et Sociale
- SWOT**: Strengths Weaknesses Opportunities Threats
- TRM** : Transport Routier de Marchandise
- VTC** : Voiture de Transport avec Chauffeur

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Classification du réseau routier de la région de Matam selon le département.....	17
Tableau 2 : Projet en cours dans la région	19
Tableau 3 : l'analyse SWOT	39

LISTE DES CARTES

Carte 1 : localisation de la région de Matam.....	12
Carte 2 : Carte administrative de la région de Matam.....	13

RESUME

Ce présent mémoire intitulé l'analyse du transport des personnes et des biens dans la région de Matam, le secteur des transports est au cœur des préoccupations en matière de développement durable, notamment par son rôle critique concernant les problèmes de pollution, de sante publique, de consommation d'énergie, de consommation d'espace et d'autres ressources non renouvelables. En effet, le transport des personnes et des biens se fait via quatre grands types de réseaux (route, rail, voies navigables, air). L'utilisation de ces réseaux induit des impacts environnementaux et santé publique.

L'objectif est d'identifier, d'évaluer les risques et les problèmes potentiels inhérents aux activités du transport routiers et du transport fluvial.

Cependant, tous les jours, nos sociétés utilisent des modes de transports pour les personnes et les marchandises pour accomplir des activités. Il s'agit de réaliser une fonction vitale : la rencontre physique. Soit entre plusieurs personnes, soit entre des personnes et des marchandises, la rencontre restera nécessaire pour permettre à chacun de se développer. Le secteur de transport dans la région de Matam se caractérise par de sérieux problèmes tels que la crue du fleuve durant la saison des pluies avec l'inondation et la saturation des infrastructures de transport ainsi le problème d'accès à certaines localités.

Pour cette analyse, nous avons pris le cas de la région de Matam qui est une région d'ailleurs très connu mais aussi oublié par l'Etat du Sénégal du côté infrastructure. Nous allons essayer d'identifier et de faire sortir les problèmes auxquels sont confrontés dans le secteur du transport.

ABSTRACT

This dissertation entitled The Analysis of the Transport of People and Goods in the Matam Region, the transport sector is at the heart of concerns in terms of sustainable development, in particular through its critical role in the problems of pollution, public health, energy consumption, consumption of cash and other non-renewable resources. Indeed, the transport of people and goods is done via four main type of networks (road rail waterways air). The use of these networks has environmental and public health impacts.

The objective is to identify, assess the risks and potential problems inherent in road transport activities and the major accident scenario to propose an adapted, effective and guaranteed prevention action plan in order to maintain the movement of people and goods in the locality.

However, every day, our companies use modes of transport for people and goods to carry out activities. It is a question of performing a vital function: the physical encounter. Either between several people, or between people and goods, the meeting will remain necessary to allow everyone to develop. . The transport sector in the Matam region is characterized by serious problems such as the flooding of the river during the rainy season with flooding and saturation of transport infrastructure as well as the problem of access in some locality.

For this analysis, we took the case of the Matam region which is a region that is also very well-known but also forgotten by the state of Senegal on the infrastructure side. We will try to identify and bring out the problems facing the throat sect

INTRODUCTION

Le transport est une activité transversale qui joue un rôle fondamental dans tout processus de développement socio-économique. Il permet le déplacement d'objets, de marchandises, ou d'individus d'un endroit donné à un autre avec l'accessibilité. Le secteur des Transports englobe toute entité engagée dans la fourniture de transport des biens et des personnes sur le territoire. Transport routier de marchandises, transport de colis et messagerie, taxis et VTC sont des activités qui présentent un environnement complexe du notamment à une concurrence ainsi qu'une forte réglementation du secteur. Aujourd'hui, les transports sont au cœur des préoccupations dans les pays en développement. Le transport classé parmi les activités du tertiaire peut être défini comme un service ayant pour but de répondre aux besoins de déplacement et de mobilité des hommes sur des distances et par des moyens spéciaux.

Le mode de transport routier occupe une place primordiale dans la mobilité quotidienne des populations et le sous-secteur des transports en commun ainsi que l'autre mode de transport.¹ D'autres parts, 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. Le transport, sous ses différents modes, est un secteur moteur du développement. Il permet et facilite la mobilité des personnes et des biens dans le cadre de leurs activités économiques et sociales. En effet, de nos jours, on constate que le transport demeure un facteur de développement économique et social dans le monde. Ceci est dû d'une part à l'augmentation de la population mais aussi surtout du besoin de leur déplacement, de biens et services en fonction des mutations socio-économiques universelles. Ainsi, le transport est très important et occupe un rôle prépondérant dans les activités économiques (déplacement de personnes, de marchandises et de biens). C'est un « secteur primordial pour tout processus de développement, d'échanges, de mobilités pour les personnes et les biens »². Le secteur de transport constitue l'un des secteurs les plus dynamiques dans le développement économique du Sénégal. A cet effet il est constaté qu'au Sénégal, les transports sont placés au centre des stratégies de développement avec la mise en place dans les années 90 des politiques sectorielles de transports (PAST1 et PAST2) sous-tendues par des investissements massifs dans les infrastructures et services. Mais malheureusement, toutes ces politiques en matière de

¹ Source : ANSD Matam SES 2013

² Perspectives Afrique vol.3 NO 1-3 2008.

transport semblent jusqu'ici incapables de répondre à la forte demande manifestée. Et puis plusieurs expériences se sont succédées et soldées par des échecs relevant beaucoup de difficultés liées à la gestion du secteur des transports.

L'adoption, en 1990 de la première lettre politique sectorielle pour le transport pour favoriser la mise en place d'un environnement propice à l'amélioration de la qualité des infrastructures et renforcer l'appui que le secteur apporte au reste de l'économie;

Le premier programme d'ajustement sectoriel des transports (PAST1) qui permettra de restaurer les capacités des infrastructures de transport et modifier le mode de gestion du secteur avec l'intervention des Entreprises privées dans l'entretien des infrastructures;

L'adoption, en septembre 1996 d'une lettre politique sectorielle pour le transport urbain pour assainir le secteur par la mise en place d'un cadre réglementaire plus apte à promouvoir une saine compétition entre les différents acteurs et améliorer la qualité des interventions de l'Etat dans la gestion des infrastructures de transport urbain;³

L'adoption, en 1998 d'une seconde lettre politique dite « Déclaration de politique sectorielle pour les transports » et la mise en œuvre d'un Programme Sectoriel des Transports (PAST2), en 1999, pour consolider les acquis du PAST1 pour que le secteur des transports puisse assumer son rôle de soutien à l'activité économique et sociale.⁴

L'adoption en septembre 2002, d'une Stratégie Nationale de Transport Rural (SNTR) pour mettre en place un système adéquat de transport qui offre aux populations rurales la possibilité de sortir de leur isolement, considéré comme un des facteurs déterminants de la pauvreté.⁵

Toutefois devant ces difficultés rencontrées dans ce secteur, on remarque que le transport au-delà de son rôle qu'il joue dans la croissance de l'économie du Sénégal, il contribue aussi à l'aménagement des villes dans le pays.⁶ C'est dans cette perspective que s'inscrit notre sujet

³ Source lettre du sous – secteur des transports urbains au Sénégal (Ministère de l'Équipement et des Transport Terrestres) 25 septembre 1996

⁴ Source Déclaration de politique sectorielle pour les transports (Ministère de l'Économie, des finances et du Plan, Ministère de l'Équipement et des Transports Terrestres, Ministère de la Pêche et des Transport maritimes, Ministère du Tourisme et des transports Aériens) Décembre 1998

⁵ Source document stratégie nationale de transport en milieu rurale (Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres, des Télécommunications et des Tics) décembre 2001

⁶ VILANE BABA., 2016, « La mobilité et le transport dans la commune de Kaffrine »

qui s'intitule comme suit, transport interurbain : *analyse du transport des personnes et des biens dans la région de Matam.*

Les infrastructures, notamment routières, jouent un rôle important dans le développement économique et social du Sénégal. La route assure plus de 90% des besoins en déplacement des personnes et des biens. Des infrastructures et des services de transport de qualité, pour les personnes et les marchandises, sont indispensables pour soutenir la transformation de la structure de l'appareil de production et de la croissance, facilitant ainsi l'accès des services sociaux.⁷

Ainsi l'étude de la perspective et l'enjeu d'une zone de fouta⁸ dans la région de Matam, nous permet de savoir les principaux problèmes liés aux transport des personnes et des biens de ce territoire, puis trouver un diagnostic pour l'amélioration le système de transport dans cette région et enfin proposer des solutions aux problèmes d'enclavement dans certaines parties de la région très vaste.

Ce sujet présente un intérêt pratique et théorique qui peut aller jusqu'à servir aux autorités locales comme un support de base dans leur étude de planification.

Pour réussir ce défi il faut en premier lieu une bonne problématique, en second lieu élaborer son cadre opératoire à savoir décliner les objectifs (général et spécifique) ; en outre d'analyser certains concepts ayant rapport avec notre sujet et en troisième lieu annoncer une méthodologie (la revue documentaire, le travail de terrain et l'analyse et traitement) à suivre.

Pour mieux cerner le sujet, nous allons en premier lieu présenter la région de Matam ensuite faire un diagnostic sur l'accessibilité et l'enclavement de la région de Matam dont notre objectif principale : l'amélioration du système de transport dans cette zone et enfin proposer des solutions pour permettre le développement des infrastructures de la région.

⁷ Source : AGEROUTE SENEGAL

⁸ C'est un ancien royaume du Tekrour qui s'étend entre Dagana, Podor, Saldé jusqu'au frontière de Bakel

CONCEPT DE L'ETUDE

LA MOBILITÉ

C'est un concept différent de celui du transport, car elle désigne également les déplacements potentiels et donc les conditions spatiales, économiques et sociales qui permettent ou qui contraignent ces déplacements éventuels. SOURCE : Gudmundsson, cité dans Boucher et Fontaine, 2011).

Elle renvoie donc à la notion d'accessibilité des lieux de destination et à la capacité des individus de s'y rendre⁹.

LE TRANSPORT

C'est le déplacement d'objets, de marchandises, ou d'individus (humains ou animaux) d'un endroit à un autre. Les modes de transport incluent l'aviation, le chemin de fer, le transport routier, le transport maritime, le transport par câble, et le transport spatial. Le mode dépend également du type de véhicule ou infrastructure utilisé. Les moyens de transport peuvent inclure des véhicules à propulsion humaine, l'automobile, la moto, le scooter, le bus, le métro, le train, le camion¹⁰...

SYSTÈME DE TRANSPORT

Le mot système vient du grec « systéma » qui signifie un ensemble organisé. Un système est un complexe d'éléments en interaction. Le système du transport est la symbiose des éléments entre l'offre (espace, infrastructure, règlement, etc.) et la demande (activité socio-économique etc.). Il se définit comme étant un ensemble d'éléments en interaction dynamique orienté dans un but qui est de remplir une fonction socio-économique importante. **Joel de Rosnay** définit le système de transport comme « un ensemble d'éléments en interaction dynamique organisés en fonction du but. »

TRANSPORT EN COMMUN

Le transport en commun est un mode de transport consistant à transporter plusieurs ensembles sur un même trajet. Il est généralement accessible en contrepartie d'un titre de

⁹ Cours sur la mobilité des transports de M DRAME SECK

¹⁰ Google

transport comme un billet, un ticket ou une carte. Néanmoins, il peut être mis à disposition du public à titre gracieux dans certaines circonstances (pic de pollution par exemple).¹¹

ACCESSIBILITÉ

Dans les transports, elle peut se définir comme la possibilité pour tous d'accéder aux systèmes de transport, qui renvoie en partie à la question des personnes à la mobilité réduite. En Côte d'Ivoire par exemple, il n'y a aucune disposition pour les personnes en situation de handicap en matière de transport.

Elle est aussi une notion de la géographie et de l'économie qui rend compte de la plus ou moins grande facilité avec laquelle on peut accéder à un lieu en utilisant les moyens de transport.¹²

DÉPLACEMENT

Changement de place voulu ou subi. On retiendra la première définition des mots de la géographie (brunet, 1993) : « Mouvement d'un point à un autre dans l'espace, avec retour, et plus spécialement entre le domicile et un autre lieu »¹³ un déplacement est caractérisé par son motif, son origine et sa destination, son horaire et sa durée, le ou les moyens de transport utilisés.

TRANSPORT INFORMEL

Le transport informel regroupe tous les services de transport destinés au public, n'étant pas régis par une autorité organisatrice de transport, ou plus largement échappant aux contrôles des puissances publiques (Godard 2002).

DÉSENCLAVEMENT

Il consiste à construire des infrastructures de transport afin d'insérer de tels territoires dans les réseaux existants, de sortir de leur isolement et de mieux les intégrer dans le système du

¹¹ google

¹² Google scholarvox

¹³ Extrait d'un mémoire d'Amady Baro FAYE sur l'analyse de la mobilité urbaine et le système de tarification du réseau des minibus à Dakar

monde. Cela put passer par l'organisation de corridors d'échange à toutes les échelles, d'une parcelle à un Etat.¹⁴

TRANSPORT FLUVIAL

Mode de transport de marchandises ou d'hommes qui utilise les réseaux national et international des voies navigables.¹⁵

RÉSEAU ROUTIER

C'est l'ensemble des voies de circulation terrestre permettant le transport par véhicules routiers, et en particulier, les véhicules motorisés. Le type de voirie d'une section du réseau routier détermine le statut de la section considérée et les responsabilités y afférant.¹⁶

LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE :

La présente étude entre dans le cadre du suivi du processus de modernisation et de professionnalisation des acteurs pour une meilleure exploitation du secteur transport. Cet objectif qui tourne autour de l'organisation du transport des personnes et des biens dans les régions plus particulièrement dans la région de Matam.

Les objectifs spécifiques sont :

- ✓ Etablir un diagnostic pour l'amélioration des infrastructures routières insuffisantes et de mauvaise qualité.
- ✓ Créer les conditions pour faciliter les déplacements des personnes et des biens dans la région.
- ✓ Diversifier l'offre du transport pour tenir compte des contraintes géographiques et économiques.
- ✓ Analyser les limites, les enjeux et les perspectives du transport dans la région
- ✓ Faire un état des lieux de la situation des transports dans cette région

¹⁴ Wikipédia

¹⁵ D'après CNBA

¹⁶ [http:// www.cairn.info](http://www.cairn.info)

PROBLÉMATIQUE

Dans le premier temps, pour commencer, nous précisons le contexte d'étude dans lequel se place cette recherche grâce à une revue de la littérature centrée sur l'observation des déplacements de longues portées. Les éléments de méthodes utilisés et les bases de données mobilisées seront ensuite présentés. Enfin, les résultats de la quantification nationale de la mobilité urbaine au Sénégal seront analysés, suivis de leur discussion et perspective en termes de recherche. L'état général du réseau routier est déficient, 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 déficient engendre l'usure rapide des véhicules, des coûts onéreux de transport l'allongement de la durée des déplacements et constitue un obstacle majeur pour le développement des différents espaces économiques de la région de Matam. [Selon ANSD SES.

Au Sénégal, le secteur du transport est l'un des secteurs les plus dynamiques et joue un rôle fondamental dans le développement économique et social du pays. Pour Force est de constater que « dans la décennie 1990, le secteur des transports a contribué au PIB national à d'environ 10 %, soit une part supérieure à celle de l'agriculture (9,9 % en 1996) et légèrement inférieurement à celle de l'industrie (12,5 % en 1996).¹⁷ (Cependant, la problématique de l'enclavement reste toujours une difficulté à travers le territoire national Sénégalais. Selon le document de l'ANSD, (2009), « les infrastructures routières au Sénégal constituent un défi majeur à relever du fait de la vétusté des réseaux de transports responsables du manque de compétitivité et de la viabilité économique des territoires ». Or « la densification de zones auparavant peu habitées, l'urbanisation qui s'étend à l'ensemble du pays » exigent la performance du système de transport (réseaux et moyens) sénégalais.¹⁸

Au Sénégal comme partout en Afrique les voies maritimes et ferroviaires ont été les plus employées que la voie routière pour assurer le transport des personnes et surtout des marchandises. La politique du transport au Sénégal a été mise en place par les autorités coloniales et après l'indépendance de 1960, l'Etat du Sénégal entame dans les années 1970 une politique de construction des infrastructures de transport menant vers Dakar, la capitale

¹⁷ Lombard J. et Ninot. O, 2002. Impasse et défis dans le transport routier, Paris : Khartala, 109-162. (Hommes et sociétés)

¹⁸ Lombard. J, Sakho. P, Valton .C, 2019, « le nouvel horizon sénégalais : Population et urbanisation des terres occidentales à la périphérie », article. L'espace géographique volume 48, numéro 4, pages 306 à 328

économique, politique et administrative.¹⁹ De là, trois modes de transport à savoir le transport terrestre, le transport aérien et le transport maritime existent au Sénégal. Mais le transport terrestre notamment le transport routier demeure le plus utilisé où le plus d'investissements a été consenti. Il est le plus usité par la population pour satisfaire leurs besoins en mobilité. Par conséquent, la route constitue la voie de communication la plus pratiquée pour rapprocher les marchés économiques du pays et couvre 90% des flux soit les 4/5 des déplacements des personnes et des biens.²⁰

Cependant, aujourd'hui, les infrastructures sont relativement saturées et les prix de moins en moins compétitifs.

L'analyse du système de transport à différentes échelles rend compte de sa progression dans l'espace, des discontinuités, mais aussi des processus d'intégration spatiale et territoriale. Le Sénégal contemporain, centré d'abord sur le bassin arachidier, traversé de multiples infrastructures et moyens de transport²¹, a progressivement englobé l'ensemble du pays que l'on connaît aujourd'hui, incluant la vallée du fleuve Sénégal, la Casamance et l'est du pays, longtemps appelé « Sénégal oublié » par ses habitants. D'où l'intérêt de regarder comment le transport a contribué à la construction du territoire national, mais aussi à sa différenciation, en reliant chaque localité aux autres dans une dynamique de proximité, tout en caractérisant de plus en plus des relations à distance qui traversent, voire ignorent, l'espace local.

Les déplacements de personnes et de biens s'effectuent par divers moyens de transport (ensemble des techniques utilisées pour se déplacer : voiture, charrette, avion, train, péniche, pirogue, conduite, etc.), qui empruntent différents modes de transport (route, rail, voie d'eau, voie aérienne, voie maritime). Cf. MÉRENNE (2003)

Malgré les progrès signalés un peu partout sur le continent, dans le domaine des infrastructures comme dans celui des services, l'accès au transport reste difficile dans de nombreux quartiers ou campagnes²²

Selon les problèmes phares, nous allons citer :

¹⁹ Basse. M, 2009, « la mobilité dans l'arrondissement de Fimela » mémoire de master ucad 102 pages

²⁰ Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2002

²¹ Le monde des Transport sénégalais ; Ancrage local et développement du transport

²² Cf. PORTER (2012) qui rappelle combien, en Afrique, la construction de routes (ou leur absence) a un impact sur l'activité des populations rurales en général et des femmes en particulier.

- Le manque de viabilité des territoires et de valorisation des potentiels de leur développement ;
- Le manque d'infrastructure routière et la vétusté des routes dans les différentes localités
- La pauvreté des personnes,
- Le pouvoir d'achat faible,
- Les principales sources de l'enclavement dans la région ;
- L'insuffisance et le vieillissement des parcs automobiles dans la région ;
- L'inaccessibilité de certaines parties de la région à cause de la crue du fleuve ;

En effet, la problématique de notre étude tourne autour des problèmes cités ci-dessus, et pour faire face à cet obstacle nous allons chercher comment améliorer le système de transport des personnes et des biens dans la région.

Parmi les problèmes cités, le transport des personnes et des biens demeure le plus préoccupante dans la mesure où les populations ont besoin de se déplacer pour satisfaire un besoin.

PREMIERE PARTIE : CADRE DE L'ETUDE

CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE

Dans le cadre de cette étude, nous allons d'abord faire une brève présentation de la région de Matam ainsi illustre l'historique de ce dernier.

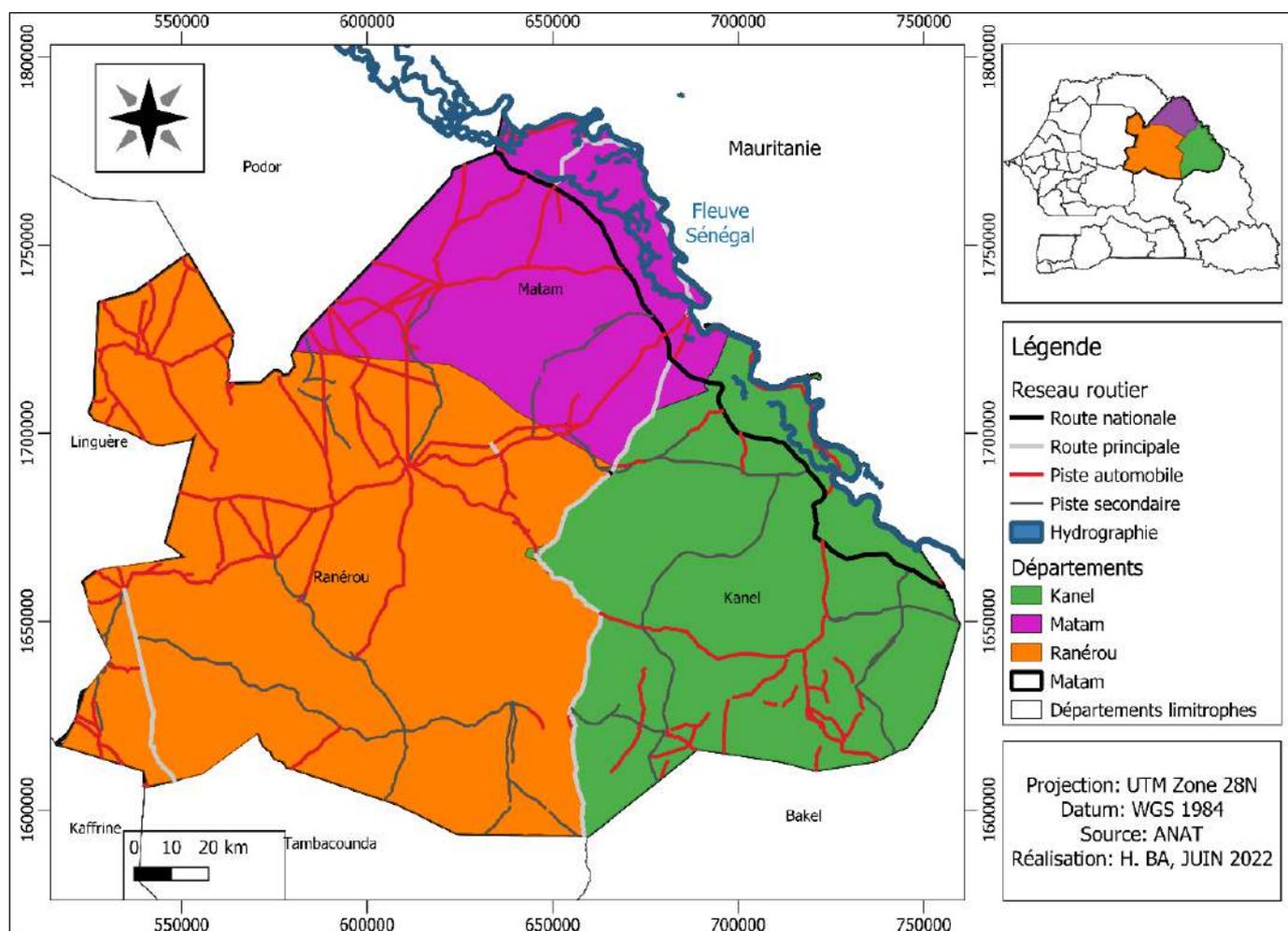
Section 1 : Présentation de la région de Matam

1. Situation de la région

La région de Matam est l'une des 14 régions administratives du Sénégal. Elle est située au nord-est du pays et est bordée par la région de saint louis au nord, la région de Louga à l'Ouest, la région de Kaffrine au sud-ouest et la région de Tambacounda au Sud. A l'est, elle est frontalière avec la Mauritanie. Le fleuve borde la région de toute sa partie orientale et septentrionale, sur une longueur d'environ 200 km. La région couvre une superficie de 29616 km², soit environ 1/7 du territoire national. Ce qui fait d'elle la seconde région la plus étendue du pays après celle de Tambacounda. En effet, elle fait l'objet de plusieurs projets de désenclavement, par voie d'eau, train ou route avec la finition de la route Linguère-Matam, la réhabilitation de celle de Saint-Louis – Bakel, ainsi que les trois-ponts d'Ourossogui-Matam. Ainsi, nous allons illustrer une carte de localisation de la région de Matam qui nous permettra une bonne compréhension de la présentation de cette région.²³

²³ ANSD Matam, 2012 et 2013

Carte 1 : localisation de la région de Matam



Il s'agit d'une carte à l'échelle mondiale de la région de Matam et ses réseaux routiers, elle est subdivisée en trois départements qui sont Matam, Kanel et Ranérou. Il en résulte que cette région « oubliée » de coter les infrastructures routières car nous avons un petit nombre de routes dans les différents départements notamment à côté des routes principales et secondaires sont faiblement habitées, démunies d'infrastructures sociales, économiques, de voirie et réseaux divers, d'emplois et de services. D'ailleurs, ses villages ou hameaux vivent et survivent dans ses parties inconfortables et dans des conditions sociales pitoyables sans même réelles possibilités de mobilité autres que leurs pieds. En effet, on constate que la plupart des zones ont que des pistes primaires et secondaires.

En plus, on peut noter que c'est la région la plus pauvre en matière de ressources et infrastructures.

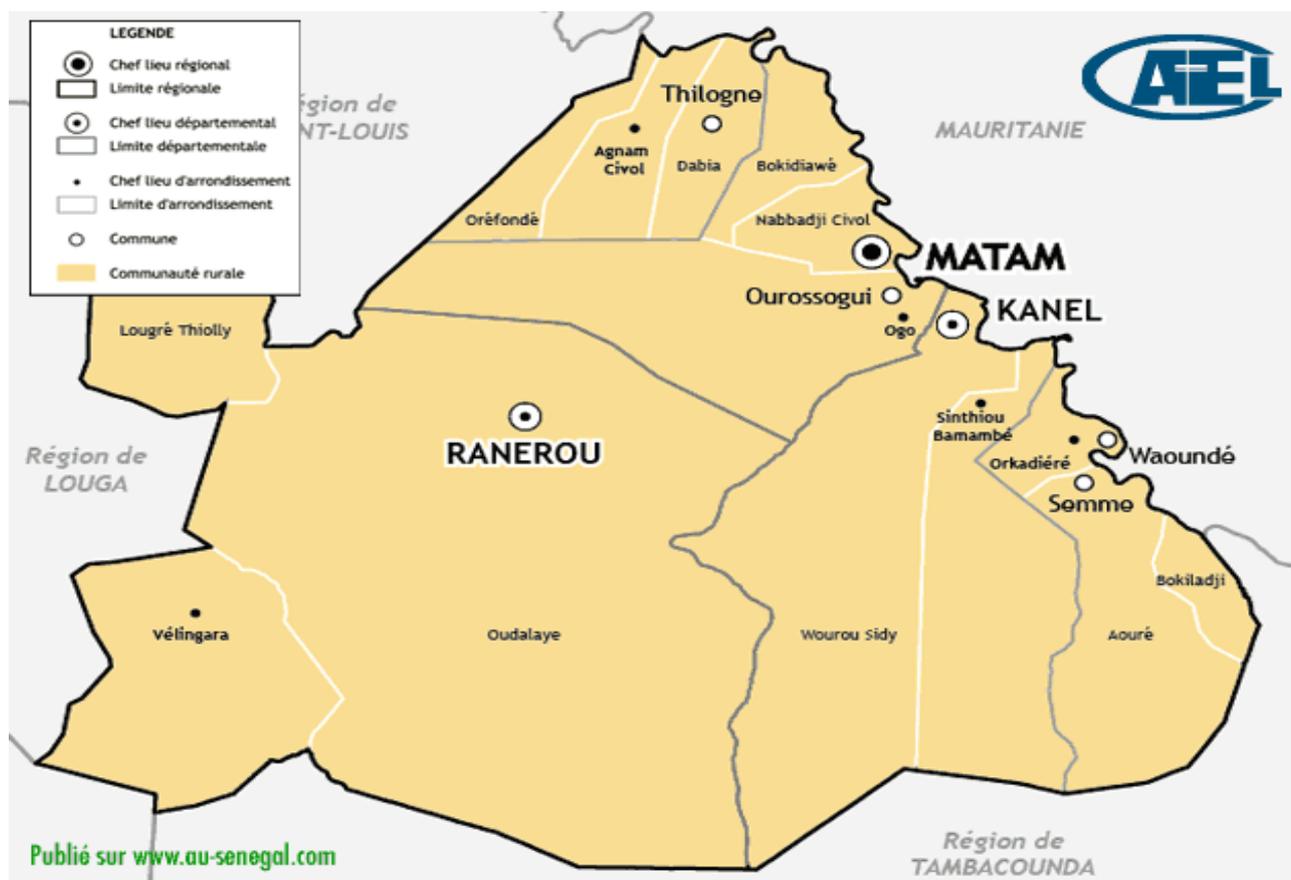
2. Historique

La région de Matam partage des limites communes avec le Tambacounda (sud et au sud-Est), Kaffrine (au Sud-ouest), Louga (à l'ouest) et Saint-Louis (Nord). Le fleuve Sénégal qui borde la région sur toute sa partie orientale et septentrionale sur une longueur d'environ 200 km, constitue point de jonction avec la République Islamique Mauritanie et la République du Mali.

La région de Matam couvre une superficie de 29 616 km² soit environ 1/7 du territoire National, ce qui fait d'elle la deuxième région du pays après celle de Tambacounda.

La région compte trois (3) départements, soit cinq (5) arrondissements, douze (12) communes, 414 villages et 395 hameaux.

Carte 2 : Carte administrative de la région de Matam



Source : publié sur www.au-senegal.com, au 22 juin 2022

S'il est vrai que ce redécoupage issu du décret 2002 – 166 du 21 février 2002 a permis un dimensionnement de l'ancienne région de saint Louis avec des entités plus viables, il n'en demeure pas moins que le cas de département de Ranérou-Ferlo suscite une réflexion.

En effet, le département se résume à l'unique arrondissement de Vélingara-Ferlo qui le compose. Pour améliorer la cohérence territoriale, il importe de réorganiser l'actuel département de Ranérou-Ferlo, en tenant compte des contraintes démographiques dans un souci de viabilité des collectivités.

L'extension des communes et leur urbanisation présentent des limites réelles. En effet, leur développement est confronté à des contraintes majeures liées aux moyens de drainage et d'assainissement dérisoires, au manque d'espace viabilisé, à la faiblesse des activités économiques capables de porter leur développement, à un système de transport déficient et enfin, à l'enclavement de certaines d'entre elles. À ces contraintes majeures s'ajoutent l'insuffisance de la voirie urbaine et de l'éclairage public et des difficultés d'extension pour certaines localités.

La réalisation de la RN3 (route Matam-Linguère) qui traverse la région sur une longueur de 164,5 km permettra sans nul doute à la région de s'ouvrir vers les autres régions.

Section 2 : Analyse des enjeux et diagnostics de l'état des lieux du secteur de transport dans la région.

Pour une bonne analyse, nous allons soulever les problèmes que rencontre cette vaste région de Matam. Le transport des personnes et des biens dans la région de Matam est assuré par un dispositif composé de trois réseaux de transports que sont : le transport routier, le transport fluvial et le transport aérien. Le transport terrestre est assuré par un parc automobile qui fait l'objet d'une analyse dans notre étude. Quant au fluvial, il s'agit de pirogues pour la transverse aller au Mauritanie, mais aussi également des pirogues pour traverser la crue du fleuve pendant la saison des pluies dans certains villages et lieux enclavés. La région de Matam dispose un aéroport qui se trouve à Ourosogui pour assurer le transport aérien.

I. Le transport des personnes et des biens dans la région de Matam

a. Le déplacement des personnes

Le transport de personnes est très commun, surtout en zone urbaine. Il se distingue essentiellement du transport de marchandises, qui participe plus au développement du commerce.

D'abord, quand on parle du déplacement des personnes, on va se référer aux trois types de transport qui sont d'ailleurs les plus utilisés dans cette région, le transport par les chevaux, le transport des véhicules et le déplacement par marche. De même, la mobilité reste particulièrement faible en zone rurale. La route est le mode de transport prédominant et concerne plus de 90 % des populations, mais le trafic motorisé, faible, ne dépasse pas 10 véhicules par jour, en moyenne. Pour pallier le déficit d'offre de transport motorisé, les populations utilisent des moyens alternatifs de transport tels que la marche, la brouette, la charrette à bras ou à traction animale, la bicyclette, le motoculteur ou encore la camionnette.

Appelés Moyens Intermédiaires de Transport (MIT), ces différents moyens s'adaptent mieux à la demande de trafic et aux conditions de praticabilité des pistes. Peu onéreux et utilisés également pour les travaux champêtres, ils sont également des sources non-négligeables de revenus, lorsqu'ils sont utilisés à des fins commerciales.

Le transport intra urbain est assuré par les taxis « clando », avec un parc réduit et vétuste, des véhicules hippomobiles et ceux à traction asine. Seules les localités de Matam et Ourosogui, pour ce qui est de clandos, sont concernées par ces types de transport. Partout, ailleurs, ce sont des véhicules à traction animale, qui assurent la desserte entre les villes et les villages et les hameaux environnants.

Nous allons proposer dans ce sujet, un article ensemble d'informations essentielles à avoir sur le transport de personnes.

❖ Par voie terrestre :

- Par voie 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.
- Par voie 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 utilisés par les riverains pour la desserte des localités situées le long du fleuve du fait de l'enclavement du Daandé Maayo²⁴ 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, Magma, etc.) et vice-versa.

Les statistiques font défaut dans ce sous-secteur qui fut un des poumons économiques de la localité. Les seules statistiques dont on dispose font l'état de l'existence en 2002 de 5 embarcadères et de 16 parcs de pirogues.

Le transport fluvial dans la vallée avait été jadis florissant et avait éteint en 1900 (il y a 107 ans) 120 000 tonnes de fret, avec l'implantation des comptoirs européens le long du fleuve Sénégal.²⁵

Notre étude tourne autour de ses deux grands modes transport vu que les autres ne sont pas développés dans nos zones par exemple le transport aérien où on a un seul aéroport qui est d'ailleurs en cours de construction au niveau d'Ourossogui.

²⁴ Zone située au bord du fleuve Sénégal

²⁵ ANSD 2009 région de Matam SES

1. Le manque infrastructure routière

Le réseau routier dans la région de Matam en 2019 est long de 1 247,4 Km. Les routes nationales traversant la région sont longues de 705 Km ; soit 20 Km de plus par rapport à 2018. Ces 20 Km correspondent à la réhabilitation de la route de Vélingara Ferlo. En 2018, les routes régionales et départementales font une longueur de 529,3 Km et les voiries urbaines une longueur de 13,1 Km ; ce qui est inchangé pour l'année 2019. Hormis les routes nationales, la plupart de ces routes ne sont pas bitumées. Notons également qu'aucune route départementale n'est bitumée dans la région de Matam.

Tableau 1: Classification du réseau routier de la région de Matam selon le département

Classification des routes	Type de routes	2018	2019
Nationales	Bitumées (km)	387	387
	Non Bitumées (km)	298	318
	Total (km)	685	705
Régionales	Bitumées (km)	-	-
	Non Bitumées (km)	199,3	199,3
	Total (km)	199,3	199,3
Départementales	Bitumées (km)	-	-
	Non Bitumées (km)	330	330
	Total (km)	330	330
Voiries urbaines	Bitumées (km)	4,4	4,4
	Non Bitumées (km)	8,7	8,7
	Total (km)	13,1	13,1
Ensemble	Bitumées (km)	391,4	391,4
	Non Bitumées (km)	836	836
	Total (km)	1227,4	1247,4

Source: AGEROUTE/BDR

L'état général du réseau routier est déficient, 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 déficient 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.

En plus de cela, la stratégie développée par le Gouvernement du Sénégal dans le cadre de la lettre politique sectorielle des transports est de développer et d'améliorer la qualité du réseau routier, principalement et particulièrement les routes à caractère intégrateur.

Le niveau de dégradation avancé du tronçon routier Matam-Dahra est à l'origine de nombreux désagréments et d'une rupture du confort sur une bonne partie de cette voie. Cette situation a été responsable de la baisse du trafic au cours de ces dernières années avec de nombreux préjudices aux populations qui éprouvent de réelles difficultés dans leurs départements. Ainsi, le projet de réhabilitation envisagé sur ce tronçon routier devrait aider à assurer un meilleur niveau de service et contribuer à la baisse du coût d'usage des utilisateurs actuels et potentiels.

En effet, le transport rural reste le maillon faible de la chaîne de transport en raison de l'inexistence d'infrastructures adéquates ou lorsqu'il en existe, en raison de leur état de dégradation, faute d'entretien régulier et suffisant.

Dans la perspective d'assurer une meilleure circulation des personnes et des biens dans la zone nord, des projets de réhabilitation et de construction de routes sont en cours. Ils concernent la réhabilitation de la RN2 dans ses sections Trilogie-Ourossogui (50 km) et Amady Ounaré-Fadiara (48 km). Les projets de construction des ponts de Ganguel Souley et Wendou Bosséabé sont également en cours dans le département de Kanel.

Tableau 2 : Projet en cours dans la région

Nature	Linéaires (km)	Département
Travaux de réhabilitation de la RN2 : section Trilogie-Ourossogui	50	Matam
Travaux de réhabilitation de la RN2 : section Amady Ounare-Fadiara	48	Matam
Travaux de Construction des ponts de Gangué Souley et Wendou bosseabe		Kanel
Total	98	

Source : AGEROUTE

2. Le problème de la gestion des parcs automobiles

Le terme parc automobile peut revêtir plusieurs significations. L'étymologie du mot explique cette variété de définition. On parlera d'un parc ou d'une flotte pour désigner le nombre d'unités automobiles recensé dont dispose et/ou gère l'entreprise.

Le parc donc apparaît comme l'ensemble des véhicules dont dispose une entreprise pour sa prestation propre ou pour le compte des tiers. C'est donc un lieu de support logistique où s'opère, la maintenance, l'entretien et les réparations, le stationnement, les entrées et les sorties des véhicules. On peut noter que le peu de parcs qui sont dans la région est aussi trop aussi vieux, il ne peut pas contenir beaucoup de voitures.

Par conséquent, son apport dans les activités d'une entreprise de BTP nécessite une analyse qui est un examen méthodique permettant de distinguer les caractéristiques et les spécificités du parc (Effectif, âge, catégorie, etc.), de spécifier les forces et les faiblesses de l'ensemble des techniques de conduite, de pilotage et d'administration des flux qui dérivent du parc (Maintenance et optimisation) en vue de les perfectionner pour une meilleure rentabilité.

La gestion du parc automobile est une composante de la SCM (Supply Chain Management) qui peut être découpée en plusieurs facteurs.

L'analyse de nos études nous montre la vétusté du parc automobile de Matam. En effet, les véhicules âgés de plus de 10 ans sont au plus 2000 unités-là ou ceux âgés moins de 5 ans sont

plus de 150 unités. Il faut noter que les véhicules âgés de 6 à 10 ans sont seulement au nombre de 510 unités. Quelle que soit la catégorie, considérée, les véhicules plus de 10 ans dépassent de très loin ceux de moins de 10 ans.

De ce fait, les contraintes et les débordements ne manquent pas. La gestion présente plusieurs limites qui constituent toutes les entraves. Les principales contraintes sont des difficultés de gestion financière, la pollution, l'insalubrité, l'insécurité, et les débordements.

De ce fait, la gestion financière est opaque et il n'existe pas d'états financiers réguliers et fiables. De nombreux conflits entre les acteurs trouvent leur origine dans la gestion financière des recettes. Les collectivités locales éprouvent parfois des difficultés dans la collecte des taxes journalières et dans la perception des taxes journalières au niveau des lignes de départ des véhicules. Pour le chauffeur sur l'axe Dakar-Bakel et Linguère- Dakar, dans ce modelé de gestion, *« certains acteurs ne se sentent parfois pas lésés et on ne sait pas trop qui fait quoi, on n'a pas ou se plaindre. »*

Ainsi, pour les conditions favorisant la pollution sonore dans la gare et ses environs sont : l'état du parc de véhicules, la congestion du trafic et le comportement tapageur de certains chauffeurs (coup de klaxon intempestifs et à toute heure), les bruits par des acteurs du secteur commercial qui crient ou utilisent des micros ou des chaînes de musique pour attirer les clients.

En plus avec l'insalubrité des parcs les problèmes deviennent de plus en plus nombreux, puisque les voitures ne peuvent pas garer dans certaines situations.

b. Le déplacement des biens

Dans la région de Matam, le déplacement des biens s'effectue par des gros-porteurs (remorques et semi-remorques), des clandos et d'autres formes de camions.

Quand t-on parle du déplacement des biens, on met l'accent sur le transport des marchandises au sein de la région et ainsi qu'à l'extérieur.

De par sa nature même, le transport est lié au commerce. Le transport de marchandises est donc un rouage essentiel de l'économie dans toute société. Le commerce trouve ses origines dans le fait que les gens désirent consommer des produits qui ne sont pas dans leur voisinage immédiat.

Le transport routier des marchandises fait face à des contraintes de plusieurs ordres : la mauvaise qualité des infrastructures, le racket et les tracasseries, le manque et la vétusté des moyens logistiques.

Par contre, les zones rurales sont les pourvoyeuses de l'essentiel de la richesse nationale puisqu'un célèbre slogan annonce que « *l'économie de la région de Matam repose sur l'agriculture* ». Nombre de contrées souffrent pourtant d'enclavement surtout pendant la saison des pluies, la plupart des voies de la région sont impraticables, alors qu'on a coutume d'entendre que la route précède le développement économique et social. Ainsi, de nombreux villages sont enclavés ou ne sont joignables que par des pistes difficilement accessibles, voire inaccessibles, aux véhicules, d'où des conséquences majeures tant économique que sociales par une augmentation du coût du transport, une réduction des échanges les différentes régions du pays et l'appauvrissement des populations rurales enclavées. Le développement du système de transports terrestres se fait dans l'optique de permettre l'acheminement dans de bonnes conditions des produits agricoles d'exportation. Les très mauvaises pistes et routes utilisables seulement par des véhicules d'un certain type n'ont guère d'importance économique, car elles ne peuvent pas être empruntées par les véhicules commerciaux de collecte dans les villages et campements, de transport vers les centres de regroupement urbains des acheteurs et de transport vers les entrepôts des chargeurs situés dans les villes portuaires du Sénégal.

Au niveau de la vallée du fleuve, les charrettes assurent la quasi-totalité du transport des denrées alimentaires de grandes consommations importées via les pirogues au Mauritanie. Ces moyens de transport sont parfaitement adaptés aux besoins spécifiques de la population de fret individuel des détaillantes des marchés, des petits grossistes de denrées alimentaires ou des particuliers aux faibles revenus.

Dans cette région, ses deux modes de transport dominant le marché, le transport routier et le transport fluvial. Ces deux types de transport sont d'accès relativement aisés dans les zones périurbaines du fait de leur disponibilité, de leurs coûts très bas ou de leur gratuité et de leur souplesse dans la desserte de voies sableuses.

A cela s'ajoute, l'Etat a mis en place le projet de navigabilité du fleuve Sénégal par l'OMVS. La réalisation du Projet Navigation de l'OMVS en cours de mise en œuvre permettra, en Mauritanie, de rentabiliser, par la navigation mixte mer/fleuve par cabotage, les ports existants (Ndiago et Nouakchott), de désenclaver les villes riveraines et les zones de productions (agricoles, agro-industriels, minières, touristiques etc.) ». C'est ce qui ressort d'une interview accordée par le Directeur Général de la Société de Gestion et d'Exploitation de la Navigation sur le Fleuve Sénégal (SOGENAV), Monsieur Amadou Diallo, au quotidien national Horizons. Il a ajouté que « le transport des phosphates extraits des gisements de

Bofal vers les ports de Ndiago et de Nouakchott, pourrait se faire à moindre coût par la navigation fluvio-maritime.

En effet, pour mieux cerner notre sujet nous allons faire la description du projet établi par l'OMVS, Le Projet Navigation de l'OMVS est le troisième volet prioritaire du Programme d'infrastructures régionales de base de l'OMVS conçu par l'Organisation depuis sa création en 1972. Les deux premiers volets concernent la production d'énergie hydroélectrique et le développement de l'agriculture irriguée.

Le Projet Navigation a pour objectif de restaurer la navigation sur le fleuve Sénégal et assurer une navigation pérenne entre le Port fluvial d'Ambidédi au Mali et le Port fluvio-maritime de Saint-Louis au Sénégal sur 905 km.

Le Projet Navigation est mis en œuvre suivant trois phases :

- La première phase concerne les activités visant à restaurer la navigation saisonnière sur le fleuve Sénégal. Cette phase est terminée depuis septembre 2020.
- La deuxième phase ou phase d'investissement prioritaire vise la réalisation de nombreuses infrastructures dont, deux ports modernes à savoir un port fluvial à Ambidédi et un port fluvio-maritime à Saint-Louis, un chenal navigable aménagé entre Ambidédi et Saint-Louis, huit escales fluviales et sept appontements répartis sur les deux rives du fleuve en Mauritanie et au Sénégal. A cela, il faut ajouter la réalisation d'un chantier naval à Rosso Mauritanie.
- Dans la troisième phase ou phase cible, les infrastructures seront complétées par un port minéralier en eaux profondes marines et par des aménagements complémentaires du chenal navigable.

Le Projet Navigation vise le développement économique et social des Etats membres de l'OMVS en contribuant à la promotion des secteurs productifs, au désenclavement des zones de productions agricoles, agro-industrielles, minières, touristiques, à l'intégration physique des populations riveraines du Fleuve Sénégal et à la création d'emplois. Il a fait l'objet d'un grand nombre d'études techniques, économiques et environnementales qui ont démontré sa rentabilité économique et financière.

Il faut signaler que le taux de rentabilité interne du Projet Navigation est de l'ordre de 20%.

DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE

CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE

Dans cette partie de l'étude, nous tenterons de présenter les outils et matière utilisés durant notre recherche puis analyse les résultats durant cette investigation. La deuxième section sera réservée aux interprétations des résultats obtenus et aux recommandations pour une meilleure mise à jour de ce secteur.

Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain

La méthodologie constitue un ensemble de méthodes empiriques ou scientifiques qui concourent à la vérification de l'objectif d'étude par la recherche de l'information.

Dans le cadre de cette étude, nous allons tout d'abord procéder à la revue documentaire, ensuite aux enquêtes et enfin à la conception du traitement de données.

1. La revue documentaire

Ce travail est issu d'une recherche permanente qui nous a amenés à une consultation des documents ayant rapport à notre thématique. Cette étape nous semble indispensable pour les connaissances qu'elle a données. Cette recherche bibliographique a été effectuée dans beaucoup de centres de documentation.

Nous avons consulté des ouvrages de nature différente, généraux ou spécifiques dans la Bibliothèque de Supdeco et de l'Institut de Recherche pour le Développement(IRD). Mais nous avons également consulté des rapports, mémoires et thèses pour une meilleure de notre sujet.

A Dakar, à l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie(ANSD) ainsi que dans les structures chargées du transport et de la mobilité (CETUD, DTT) et dans la région de Matam, des informations jugées utiles ont été recueillies.

L'internet aussi a servi de support de recherche à travers certains moteurs de recherches à l'occurrence Google.

2. Le travail de terrain

Cette seconde phase sera marquée par une étude de terrain pour vérifier l'ensemble des objectifs posées de cerner notre problématique. Elle revête une importance capitale car elle permet d'être en contact direct avec la zone d'étude. Ce travail sera essentiellement consacré sur quatre (3) points : la phase d'observation, la collecte de données, l'étude qualitative.

a. Phase d'observation

C'est un travail de terrain qui se fera en même temps que les enquêtes de terrain.

- En guise de complément des informations, une observation routière a été mise en œuvre. Ces observations ont été effectuées à différentes heures de la journée et différents départements de la région.

b. La collecte de données

La collecte des données est la phase qui se fera sur le terrain d'étude. Il s'agira de faire une enquête pour vérifier la validité ou non des objectifs avancés sur le sujet. Cette étape est très intéressante et doit être bien faite car les résultats finaux dépendent d'elle. En effet, la maîtrise et le respect de la méthodologie d'enquête est primordial pour maximiser la chance d'avoir de bonnes informations. Une fois en place il serait intéressant de créer des liens qui vont nous approcher des habitants avant de se lancer au questionnement de manière directe et indirecte. Bref une fois sur le terrain c'est l'environnement qui va déterminer et orienter le chercheur. L'enquête concernera les jeunes et adultes et même les vieux, les responsables d'association, chefs de ménages et les commerçants.

c. Etude qualitative

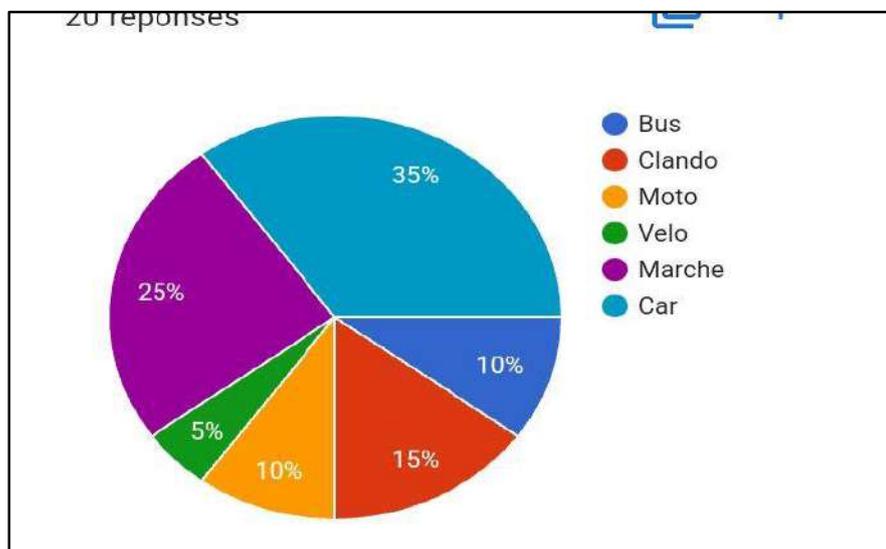
Ce travail consistera à mener des entretiens avec des personnes ressourcees ayant connaissance sur le transport dans la région de Matam tels les élus locaux et les acteurs du sous-secteur des transports dans la région ou les différents départements. Parmi ces personnes ciblées, nous avons des notables de la région, des ONG, des « coxers » et les passagers etc.

-Elaboration d'un questionnaire

C'est un fait important pour tout travail scientifique, il permet d'être en contact direct avec les cibles mais aussi de voir tous les paramètres relatifs aux comportements de la population communale en matière de déplacement urbain. Ce questionnaire va être composé de deux parties :

Dans la première partie, nous allons nous intéresser au transport des personnes et en seconde partie le fonctionnement du transport des biens autrement dit transport des marchandises dans la région de Matam.

1- Quels sont les moyens transports que la population utilise le plus souvent ?

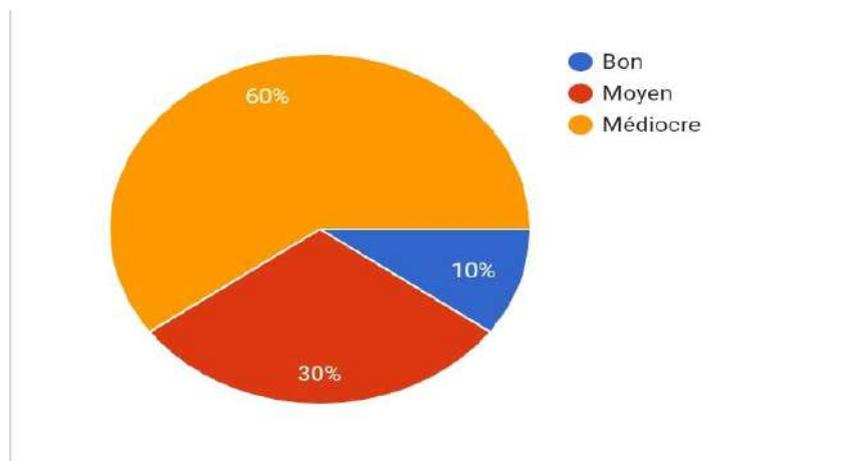


Source : Travaux terrain, Hamady Ba, 2022

Commentaire :

Dans ce diagramme, les résultats nous montrent la répartition de l'utilisation des personnes et des biens pour le déplacement. Les difficultés(s) de déplacement à l'origine du renoncement à une activité à l'extérieur sont liées à un manque d'argent pour le transport en commun. Le fait que le lieu d'activité soit trop loin pour y aller à pied est de 25 % et cela est aussi imputable à un manque de moyens. L'utilisation des autres modes de transport pour le déplacement trop long (10 %, 5% et 15 %) Le manque des bus (10 %) et de transport en commun (35 %) est faiblement lié à un renoncement à des activités extérieures. Le manque de moyens, l'éloignement, la durée et le faible revenu sont donc les causes principales des renoncements à des activités extérieures.

2- Comment trouvez-vous l'état des voies de la communication ?

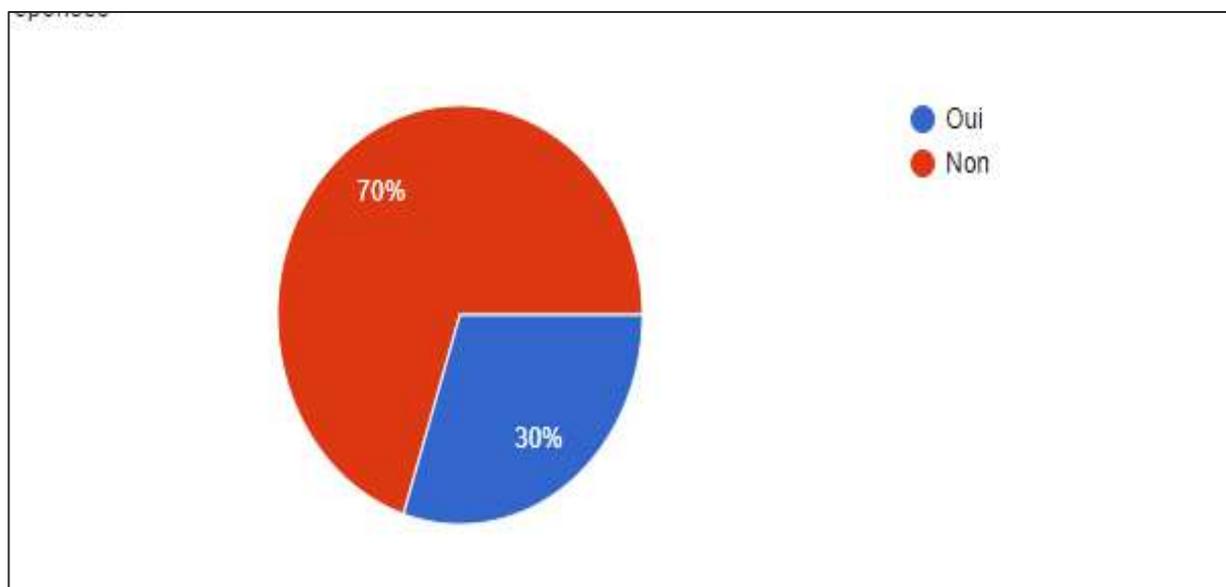


Source : Travaux terrain, Hamady Ba, 2022

Commentaire :

Nous constatons ici le choix porté sur la médiocrité de la voirie largement supérieure aux deux autres réponses (60% contre 30% et 10%) ce qui veut dire que la majorité des enquêtés partagent cette idée. Dans la région, certains habitants ne disposent pas de routes bitumées et de véhicules de transport. En effet, ces dernières empruntent les pistes afin de subvenir à leurs besoins.

3- Existe-t-il une offre de transport suffisante ?

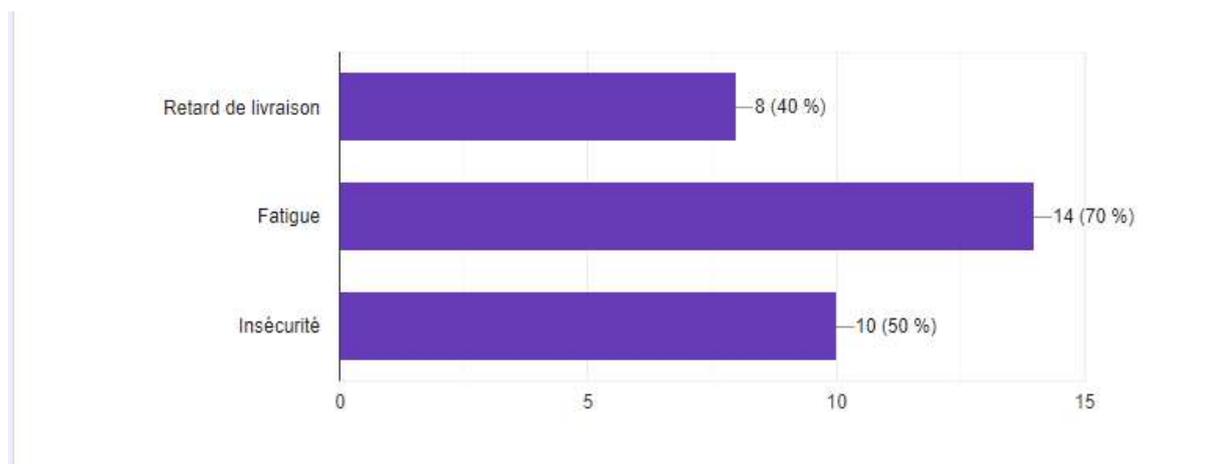


Source : Travaux terrain, Hamady Ba, 2022

Commentaire :

D'après les réponses obtenues lors de notre sondage, on peut conclure une offre de transport insuffisante et inégale, ainsi que des carences dans la lisibilité et la fréquence de la desserte régionale. Cela est dû à des faibles infrastructures du réseau de transport, aussi la croissance rapide de la population s'amplifie.

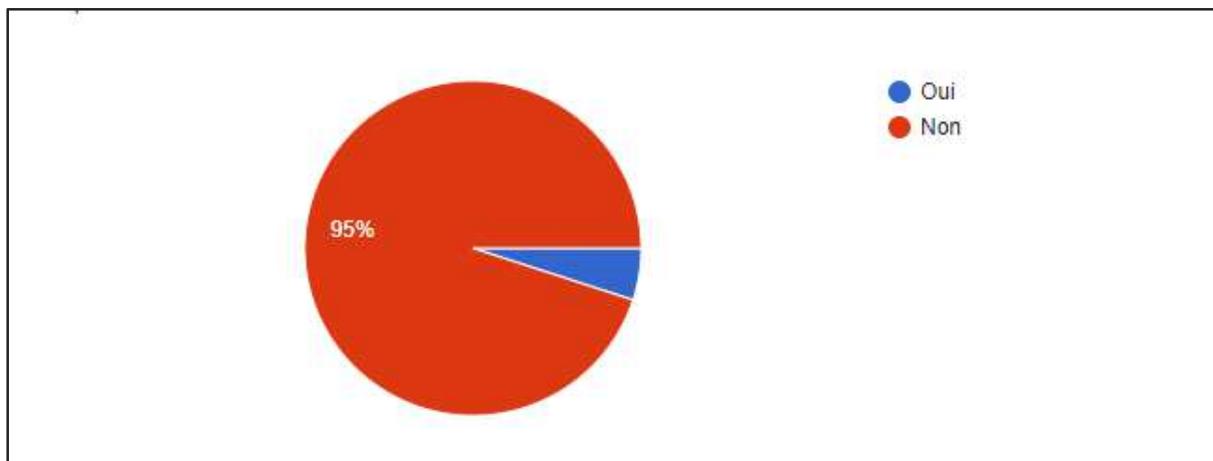
4- A quelles contraintes faites-vous face lors de vos déplacements ?



Source : Travaux terrain, Hamady Ba, 2022

Commentaire :

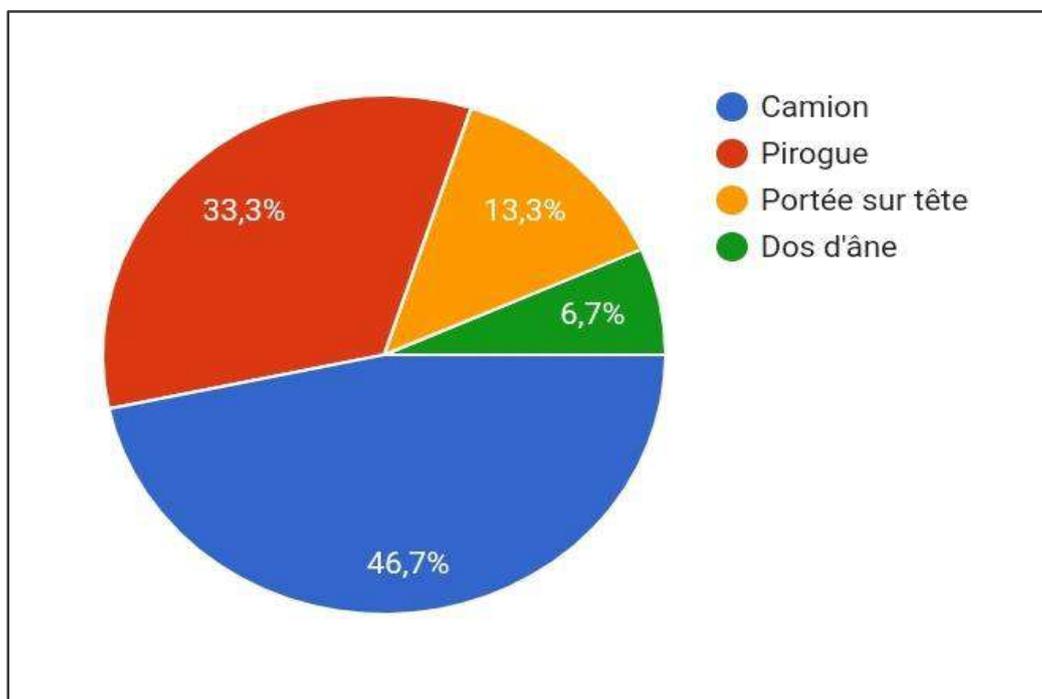
D'après les résultats obtenus, pour le transport des marchandises la plupart de la population est confronté au retard de la livraison du fait que les routes ne sont pas bien construites ainsi le manque de moyens de transport confortable. Par conséquent, plus de 70 % de la population se fatigue lors de leur déplacement vu que les véhicules utilisés sont en service depuis l'antiquité. Plus de 50 % des personnes ne sont pas en sécurité lors de leurs voyages à cause de la vétusté des routes dans la région.

5- Pensez-vous que dans la région de Matam, l'offre de transport répond à la demande de transport ?

Source : Travaux terrain, Hamady Ba, 2022

Commentaire :

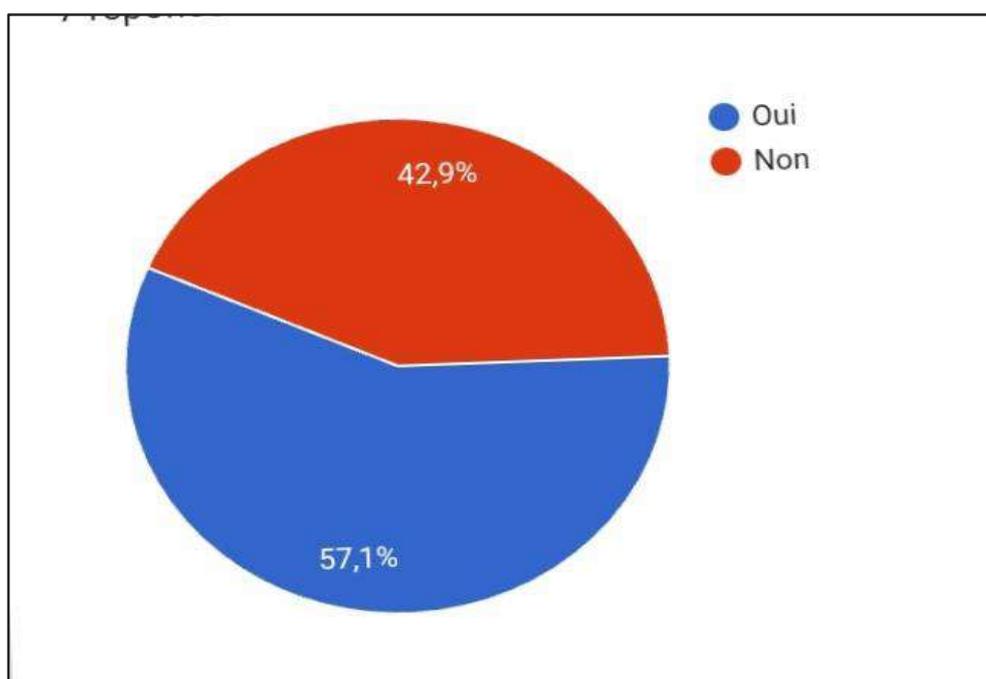
La lecture graphique nous montre que l'offre du transport ne répond pas à la demande dans cette région. 95% des réponses sont défavorables et les 5% sont favorables. En effet, il y a une forte insatisfaction des usagers dans cette région. Cela s'explique par une supériorité de la demande à l'offre. Par contre, tous ces problèmes sont dus au faible taux de transport ainsi que les véhicules.

6- Quel est le moyen de transport que vous utilisez pour transporter vos marchandises ?

Source : Travaux terrain, Hamady Ba, 2022

Commentaire :

Dans la région, le camion est le moyen de transport le plus utilisé, simple et efficace en raison de l'absence des limites de poids de bagages. Il est indispensable pour les commerciaux et les paysans afin de leur permettre d'améliorer le flux de leurs activités agricoles. Ce transport facilite grandement leur vie quotidienne surtout au niveau de déplacement, et ce, dans de bonnes conditions. Ainsi pour le transport fluvial (pirogue) est plus utilisé dans la zone de Daande Maayo, il est aujourd'hui un fort potentiel de développement dans cette localité. Surtout il répond aux attentes de cette population de Daande Maayo. Les autres moyens de transport à savoir portée sur la tête et dos d'âne ne sont trop favorisés dans la région.

7- Existe-t-il des regroupements de transporteurs dans la région ?

Source : Travaux terrain, Hamady Ba, 2022

Commentaire :

L'analyse du diagramme ci-dessus montre qu'il existe des regroupements de transporteurs dans la région, car 57 % des personnes interrogées ont répondu oui et les restes non. En effet, le constat fait après notre étude, les groupements de transporteurs ne sont pas nombreuses dans la région. Ces groupements, qui existent, ont pour rôle de soutenir et de satisfaire à la demande de transport, mais aussi à leur surface sociale, leurs réseaux, leur degré influence dans la coopérative et, au-delà, dans le monde du transport local. Dans chaque partie de la région, un ou deux patrons transporteurs, des leaders ont émergé de leurs localités. Là où les coopératives de transport souhaitent garantir, de façon équitable, un développement de l'activité à chacun, l'évolution du système a aussi remis un premier plan le grand commerçant transporteur, puissant, dont dépendaient des artisans pour pré financer l'acquisition ou la remise en état leurs véhicules.

8- Comment développer l'activité de transport des marchandises et des personnes dans la région ?

D'abord, pour développer le transport des personnes et des biens dans cette région, il faut l'amélioration de la libre circulation des personnes et des biens en construisant des bonnes infrastructures et en mettant en disposition des personnes suffisamment de véhicules pour faciliter le déplacement. A cela s'ajoute, pour l'activité de transport des marchandises et des personnes, il faut en avoir des routes de bonnes qualités avec des chauffeurs de qualités, c'est à dire qui a le permis de conduite pour assurer la sécurité à ces personnes et ses biens. Développer des services d'attractivité dans la région.

9- La région de Matam étant largement soutenue par sa population émigrées, existe-t-il des investissements de ces expatriés dans le domaine de transport comme il y'en a dans l'immobilier ?

Oui bien sur ses émigrés octroient souvent des bus aux écoles, des ambulances aux postes de santé et aussi aux deux principaux hôpitaux. Depuis des décennies, les migrants ressortissants de la vallée du fleuve Sénégal (principalement les régions de Saint-Louis et Matam) se font remarquer par d'importants investissements dans le développement social. Les appuis au développement dont les retombées issues de ces acteurs individuels ou associatifs, apportent une contribution importante et parfois décisive à l'économie locale. Cet apport les place parmi les acteurs principaux du développement en termes de fournitures de services publics. Face à l'absence d'intervention de l'Etat quant à la mise en place de service socio-économique collectif, ces « petits bailleurs de fonds » comme on peut les appeler, se sont substitués à l'Etat, dans des domaines variés comme l'infrastructure, la santé, l'éducation ou hydraulique villageoise, l'environnement, etc. Sur ce point la région de Fouta se démarque des autres régions du Sénégal.

Quasiment tous les élus de Matam et Ourossogui ont magnifié le rôle décisif des émigrés dans le développement communal : « Dans le cadre des investissements en termes d'équipements et services publics, les réseaux des émigrés constituent nos premiers partenaires. Les premiers forages, dispensaires, écoles et des véhicules pour accéder à ses derniers, ont été mis en place grâce aux émigrés. Actuellement, ils sont pour nous, élus locaux, des acteurs et partenaires incontournables dans le processus de développement » (Wade, 2016)

Mais aussi, on peut donner le cas d'Abdoulaye Sally Sall, qui a mis à la disposition des jeunes de sa commune des motos pour permettre diminuer le taux de chômage dans sa localité.

10- Quel est l'apport des coopératives de transport si elles existent ?

Les questionnaires effectués ont permis de discuter avec les personnes rencontrées et de recueillir leurs points de vue sur ce sujet. Les questions posées nous ont permis de savoir qu'il y'a plusieurs coopératives qui évoluent dans ce domaine de transport. Tout d'abord, nous avons l'exemple du mouvement de Daande Maayo Emergent(DME) et aussi Matam à cœur qui ont contribué au développement de la région. En effet, Matam à cœur est une association loi 1901, qui est créée en 2011. En collaboration avec ville de Firminy, de nombreuses actions ont déjà été réalisées : micro-crédit pour les femmes de Matam, achats de motopompes, construction d'une salle de classe maternelle, etc. Dans le cadre de renforcer, le secteur de transport, 5 bus seront servis, 2 bus seront dédiés aux transports scolaires à titre gratuit pour tous les élèves afin de leur offrir de meilleurs conditions de scolarisation. Les 3 autres seront dédiés aux transports interurbains pour la population de Matam à un coût modique permettant juste de payer le gas-oil. Ensuite, quant à DME qui réunit quarante-quatre villages dans la région de Matam, qui bat pour le développement de cette région surtout en matière d'infrastructures de transport. D'ailleurs, une collaboration fructueuse est attendue de leur collaboration avec l'AGEROUTE pour la réussite de ce projet de développement de Daande Maayo. D'importantes manifestations (marches, pétitions, etc.) ont été organisées par cette association, DME. Ces dernières ont réussi à avoir gain de cause, car beaucoup de projets réaliseront dans les années à venir. Par exemple l'axe de Matam à Dembacani à la lisière de la région de Tambacounda département de Bakel. Cette vieille piste corniche qui borde le fleuve du Sénégal de Matam jusqu'à la limite de la région de Tambacounda. Elle est construite sur une dingue en latérite plus haute celle de l'axe Nord. D'après les réponses, sur nos recherches, nous avons d'autres coopératives qui participent activement au développement de la région. Cependant, ses deux réponses, citées dans le document nous serviront d'exemple à notre problématique.

11- Pensez-vous que la route de Dande Maayo va contribuer à développer le transport dans le fouta²⁶ ?

D'après ce projet va totalement désenclaver la zone de Daande Maayo Nord, en facilitant l'accès aux zones de productions agricoles et minières, en favorisant les échanges et la coopération économique avec les pays limitrophes. Mais aussi, il va assurer un meilleur niveau de service du réseau routier existant pour faciliter l'accès aux capitales régionales et aux pays limitrophes, l'amélioration des conditions de trafic et de sécurité des zones traversées, développer les activités économiques notamment les exploitations agricoles minières et touristiques des zones concernées. On peut noter aussi la route, c'est le désenclavement, le raccourci pour le développement rapide d'un territoire. En effet, sans infrastructures adéquates, point émergence plausible. En effet, elle permettra le développement du fouta puisque toute infrastructure routière contribue au développement d'un territoire, premièrement, l'enclavement de la zone disparaîtra. Daande Maayo devient accessible à tout temps. Les populations vont aussi diminuer les dépenses en termes de temps et de coûts. D'après les études menées par l'AGERROUTE sur le Rapport EIES-route-Daande Maayo pour la réalisation des projets afin de désenclaver cette zone, le projet est définit comme :

La consultation des différentes parties prenantes du Projet a permis de conclure que la route du Daande Mayo est approuvée par toutes les parties prenantes qui attendent avec impatience le démarrage des travaux. La nature de la route (en latérite ou en pavés) doit être minutieusement étudiée afin de faciliter sa bonne mise en œuvre et son acceptabilité sociale. Il est donc impérieux de travailler en synergie avec les services techniques, les autorités locales, les intervenants dans ces zones ainsi que les populations concernées dans les EIES. Celles demandent que des actions d'accompagnement dans la construction de bretelles reliant la RN2 et l'axe du Daande mayo. Il s'agit de :

-  Orefondé- Diorbivol (pont de Diorbivol)
-  Dabia-Dimboube
-  Trilogie- kofél - guerlél- Sylla diongto (ouvrage)
-  Dimboubé- toufndé khoumeybé - Diackel - Gourel Yero Racki - Kofel – Bofal
-  Bokidiawé- dianel - Ranwa - Nguidjilone. (15 km)
-  Doumga ouro alpha – Woudourou (sans objet)
-  Nabadji - Tiguère ciré

²⁶ C'est un ancien royaume du Tekrour qui s'étend entre Dagana, Podor, Saldé jusqu'au frontière de Bakel.

-  Sinthiou Garba Djandioly Belly Thiowy (17 km)
-  Sinthiou Garba Djandioly Belly Thiowy (17 km)
-  Semmé – Gourel Dara (14 km)
-  Bokiladji – Dembacane (8 km, pont Thieniaff)

12- Le Diéry²⁷ est-il bien desservi en matière d'infrastructures ?

Oui, parce que les grands services se trouvent dans le Diéry et la Route Nationale 1 se passe là-bas. Cependant, la Commune de Oourossogui qui se trouve dans le Diéry connaît une forte pression exercée par les déplacements quotidiens de personnes et de biens venus des différentes contrées du pays. Partant de ce constant, il faut ainsi accorder de la valeur au transport interurbain qui profite bien à la localité de Oourossogui par rapport à celle de Matam pourtant qui est le chef-lieu de région. Dans cette partie du nord de Sénégal Oourossogui incarne le rôle du poumon économique. Cette ville doit son animation économique grâce à sa position géographique qui fait d'elle une ville-carrefour qui bénéficie des externalités positives de la mondialisation. En effet, il s'agit d'un endroit bien desservi et traversé par deux routes nationales à savoir la RN2 qui longe le fleuve Sénégal et la RN3 qui traverse l'intérieur du pays via Linguère. . Le Diery présente de multiples attraits et polarise l'ensemble des services de base comme la gare routière, les banques, les équipements sanitaires, les hôtels etc.

13- Quel est l'impact des pistes de production ?

Le problème des pistes a été longtemps un énorme problème dans la région de Matam grâce à ses pistes qui ne sont pas bien construites. Certaines parties de la région ne sont plus accessibles. Ce catastrophe est due à la crue du fleuve et les inondations, l'année dernière il y'avait un problème à Aouré, ce dernier n'arrive à accéder dans les parties de la région à cause de ce blocus ou rive. En effet, comprendre l'hydrographie de la zone est une utilité, car les eaux de ruissellement perturbent le réseau routier en provoquant quelques coupures notées dans plusieurs villages. Durant la période d'hivernage, plusieurs villages sont enclavés car les pistes sableuses ou latéritiques qu'empruntent les véhicules sont impraticables. Il est donc important pour le projet de veiller à cela afin de bien choisir les points d'implantation des ponts, des buses, des radiers, etc. Le choix de ces points en collaboration avec les populations

²⁷ Terme géographique d'origine peulh qui désigne les terres non inondables de la vallée d'un fleuve

et les services techniques entraînera non seulement une bonne viabilité des routes, mais contribuera à la lutte contre les inondations dans les agglomérations traversées par ces voies.

Le désenclavement a une importance capitale : réduction du coût de la vie, diminution des accidents de la route, fluidité des activités économiques ; elles permettent de désenclaver les zones de production en améliorant l'écoulement des marchandises vers les villes réduisant ainsi les coûts de transport, améliore l'accessibilité aux services de base (services de santé, les écoles), et l'accès aux marchés des produits agricoles.

Un réseau routier bien construit et bien entretenu est essentiel à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté dans nos pays en développement. C'est pour toutes ces raisons que le gouvernement sénégalais a mis un accent particulier sur l'aménagement et la construction des routes.

14- Les axes routiers Linguère/Matam, Saint-Louis/Matam/Bakel jouent-ils leurs rôles dans le développement du transport dans la région ?

Oui, évidemment, ces axes routiers sont à la hauteur du développement du transport dans la région, car chaque jour, il existe des horaires bien déterminés pour ces axes. Surtout celui de Matam-Linguère qui est plus utilisé en ce moment. Leur dynamisme en termes de transport est incontournable dans la région. La route demeure le réseau le plus utilisé pour s'y rendre et assure le rôle de distribution des flux de passagers et de marchandises de toute nature. Chaque matin la ville connaît du trafic entrant : des minibus, des bus, motos, piétons, et des voitures particulières en provenance de Dakar ou Touba via la RN3 surtout arrivant à Ourossogui et pour se diffuser après vers les autres localités de cette partie septentrionale du Sénégal.

15- Comment améliorer l'état des moyens de transport ?

Pour améliorer l'état des moyens de transport, il faut d'abord qu'il y est des routes de haute qualité. On interpelle la police, les douanes, la gendarmerie pour une vigilance de ces moyens de transport.

L'amélioration des états de transport se résume comme suite :

- En facilitant l'accès aux stations (mise en valeur de l'espace environnant)
- Modernisation du matériel roulant pour son adaptation aux exigences des clients potentiels en améliorant l'accessibilité
- En renforçant la formation des conducteurs pour une conduite efficace et sans heurt

- Implication de l'Etat, des entreprises de transports et des citoyens.

3. Analyse SWOT

DEFINITION

L'objectif de ce diagnostic est de permettre à cet organisme d'analyser leurs opportunités, leurs menaces, forces et faiblesses face à l'environnement dont elle est située. SWOT (en l'anglais Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) est un outil de stratégie d'entreprise permettant de déterminer les options stratégiques envisageables au niveau d'un domaine d'activité stratégique.

Cette analyse permet de connaître comment s'améliorer durablement le secteur du transport dans la région de Matam. Pour notre cas nous allons dégager les grandes lignes de cette étude afin de donner des suggestions pour une amélioration durable des performances dans cette région.

Tableau 3 : l'analyse SWOT

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • La présence de nombreux transporteurs de marchandises par route permet des prix compétitifs. • Le dernier kilomètre se fait toujours par la route. • De la cote fluviale une forte augmentation des pirogues. • Création des ponts pour l'accessibilité des parties enclavées de la région. • Les livraisons sont rapides du fait du manque de voitures dans la région • La facilité des démarches • Alignement au PSE et à la LPST comme référentiel de promotion du secteur des infrastructures routières 	<ul style="list-style-type: none"> • Le manque de viabilité des territoires et de valorisation des potentiels de leur développement ; • Le manque d'infrastructure routière et la vétusté des routes dans les différentes localités • La pauvreté des personnes, • Le pouvoir d'achat faible, • Les principales sources de l'enclavement dans la région ; • L'insuffisance et le vieillissement des parcs automobiles dans la région • Les principales sources de l'enclavement dans la région ; • L'inaccessibilité de certaines parties de la région à cause de la crue du fleuve.

OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Demandes et perspectives commerciales de bon augure : le transport par route restera un marché à croissance rapide au niveau du pays dans les dix ans à venir • Externalisation croissante : les expéditeurs continueront à externaliser le transport et les activités connexes pour le rester compétitifs • Bonne santé des ventes et de la distribution par internet : la vente par internet poursuivra sa croissance, et le transport par route sera utilisé pour sa distribution. • Le PSE 	<ul style="list-style-type: none"> • Le coût du transport par personne augmentera par rapport aux autres modes de transport • Il permet la pollution et des émissions de CO₂ dans la région de Matam. • Longue journée de travail et la réduction des coûts • Concurrence élevée • En cas de crue, l'augmentation des coûts du transport par pirogue. • L'état non fonctionnel de la piste après la pluie du fait qu'elle est essentiellement en latérite.

A. Les forces

D'abord, nous allons identifier les forces du transport dans cette région, ce qui fait la force du transport routier dans la région, c'est un mode transport qui offre des avantages tels que la rapidité qui est due aux désencombrements des routes, mais aussi nous avons la facilité des démarches et une large couverture. Egalement qu'au transport des biens, les livraisons sont rapides. Idéal pour les distances courtes et longues.

En effet, le transport fluvial constitue un mode transport massifié pour les marchandises, permettant des émissions de CO2 plus faibles que la route à la tonne transportée. 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 Daande Maayo pendant l'hivernage. Ainsi, un nombre important de personnes et des quantités appréciables de marchandises transportées au quotidien d'une localité à une autre le long du fleuve.

B. Les faiblesses

On peut noter dans cette région, le transport des marchandises n'est pas développé et aussi un faible pourcentage de véhicules en bon état. Ce dernier est lié au problème des routes dans cette région. L'offre de transport défectueuse, car la plupart des conducteurs sont informels.

Dans le cadre de transport fluvial, nous avons les problèmes ci-dessous :

Le tarissement précoce du défluent ; La vétusté des embarcations ; L'absence de mesures de sécurité au niveau des embarcations.

C. Les opportunités

Plusieurs projets dont l'achèvement est prévu dans les mois à venir sont en cours de mise en œuvre. En plus d'autres projets structurants, programmés dans le Plan d'Actions Prioritaires Ajustés et Accélérés (PAP2A) du PSE à l'horizon de 2025, sont en phase d'études ou de recherche de financement et les différents travaux qui devront être achevés dans la région de Matam.

- Le projet de construction de la route de Daande Maayo l'axe Dembacane-Matam et l'axe Orefondé-Matam.
- L'érection de 7 ponts concerne Agnam Ciwol long de 120,9 m ; Orefondé long de 120,9 m ; Diowguel, 120,9, Sillon Djonto, 136,8 m, Dondou 136,8 ; Ndouloumadji Dembe, 161,2 m ; Diamel, 102,6 m.

- La réhabilitation de la route Ourossogui-Matam a déjà été exécutée par l'Etat.
- Les travaux de construction des ponts de Gangue Soulé et Wendou Bosseabé
- Le projet de mise à niveau de l'aérodrome d'Ourossogui a déjà dépassé la phase d'étude de l'impact environnemental.

Une vaste opération de réalisation de pistes de production a permis en dernier lieu, d'ouvrir à la circulation 63,77 km de linéaires finalisés (PUDC) alors que 49,47 km sont en cours de réalisation et que 129 km sont prévus par SAED/ASAMM (64 km de pistes) et le PUDC/PAM (65 km). La réalisation de l'ensemble de ces projets structurants devrait contribuer à une amélioration sensible de la mobilité de personnes et des échanges commerciaux.

Ce projet va totalement désenclaver la zone de Dande Maayo Nord, en facilitant l'accès aux zones de production agricole et minière, en favorisant les échanges et la coopération économique avec les pays limitrophes.

D. Les menaces

Il ressort de l'analyse des investissements réalisés sur les infrastructures terrestres et sur les services de transport, un déséquilibre des paramètres. D'abord pour les menaces, nous avons, les nuisances liées aux transports sont très nombreuses : pollution de l'aire et le bruit les trop épuisés, on peut aussi citer les accidents de la route dans le secteur fluvial, naufrages des pirogues.

Section 2 : Interprétations et recommandations

Dans cette seconde partie, nous tenterons d'interpréter les résultats obtenus durant nos investigations puis en seconde lieu faire une recommandation de ces dernières.

I. Interprétation des résultats

Pour ce faire, nous allons interpréter des défis dans ce secteur, les infrastructures et les services dans le secteur des transports demandent à être plus sécurisés, plus écologique et plus abordables, notamment dans les pays en développement. L'offre de transport doit pouvoir répondre à trois principaux : faire face à une urbanisation et une motorisation croissantes en favorisant la mobilité urbaine, remédier la pauvreté en milieu rural en recherchant des solutions plus efficaces et pérennes ; veiller à ce que les régions faibles comme la mienne à faible revenu et à revenu intermédiaires soit plus compétitifs sur le marché. De plus, le secteur doit montrer davantage de réactivité pour créer des emplois qualifiés et stables, réduire ses coûts du point de vue de la sécurité alimentaire et adapter au changement climatique et en limiter les effets.

« Quand la mise en place d'un service de transport nécessitait la construction d'infrastructures lourdes, coûteuses et faible rentabilité, la puissance publique a été sollicitée à un moment ou à un autre de leur développement » disent Jean Jacques BAVOUX et al. (2005 : 120) et cela pourrait expliquer à l'Etat sénégalais indépendant. Son implication dans le transport va même plus loin puisque, ajoutent ces acteurs. De ce fait dans le Plan Sénégal Emergent, le président investi souvent dans le secteur des transports, ses réalisations dans la cotée infrastructure sont nombreuses et variées, le Sénégal a réalisé des progrès significatifs dans les infrastructures, précisément dans les domaines routières et portuaires, mais il reste à faire.

Dans le sous-secteur des transports, en dépit du renforcement du cadre institutionnel, avec la mise en place et opérationnalisation du fond d'entretien routier autonome et la mutation de l'Agence autonome du transport routier Agence des travaux et de gestion des routes, l'entretien routier et les conditions d'ensemble dans le corridor. En effet, dans la région de Matam , certaines zones sont enclavées , toutefois, le sous-secteur souffre entre autres handicaps de l'inexistence d'un schéma routier directeur, de l'obsolescence des textes de loi régissant le classement routier, du défaut de maintenance régulière, et de surcharge de certains camions vu que le contrôle n'est pas développer dans ces zones , cela aboutit souvent à la

détérioration des routes, de la faiblesse des normes de sécurité routière, de l'insuffisance des financements.

Pour y pallier le Sénégal devra se pencher sur le désenclavement de ses régions voire par-delà à travers l'inter continentalité, poursuivre sa politique de maillage du territoire

II. Recommandations

Pour lever ces contraintes, le Gouvernement a prévu la prise d'un certain nombre de mesures et les organisées en un plan d'action cohérent qu'il a annexé à la Stratégie Nationale de Transport Rural. La majeure partie d'entre elles n'a pas encore connu de début de mise en œuvre.

Dans la mesure où ce plan d'action nous paraît constituer une réponse appropriée pour lever les contraintes qui affectent le transport rural, il est proposé d'en recommander la mise en œuvre diligente. Après actualisation et adjonction de quelques mesures nouvelles qui nous paraissent nécessaires, pour tenir compte du contexte et adjonction de quelques mesures nouvelles susceptibles d'amplifier et de consolider les effets des actions initiales en termes, notamment, de création d'emplois, ce plan se présente comme suit :

➤ La réorganisation du cadre institutionnel et réglementaire

Il est proposé à ce titre de :

- ✚ rendre opérationnels le Comité National de Transport Rural (CNTR) et le Secrétariat Exécutif de Transport Rural (SETR) en les dotant des moyens matériels et humains nécessaires à l'accomplissement de leurs missions ;
- ✚ Procéder à une revue exhaustive des textes sur la décentralisation et les transferts des compétences des autorités centrales aux collectivités locales en matière de planification et de gestion des infrastructures routières, avec les moyens financiers requis ;
- ✚ Procéder à une revue de la réglementation nationale sur le trafic routier afin d'y intégrer les spécificités du transport rural.

➤ **Le financement du transport rural**

Pour améliorer le niveau de financement des actions d'amélioration des systèmes de transport en milieu rural, il est proposé de :

- ✚ revoir à la hausse les montants alloués au FERA afin d'y intégrer la couverture des besoins d'entretien du réseau routier rural ;
- ✚ mettre en place une ligne de crédit spécifique qui pourrait être alimentée par des prélèvements sur les montants générés par l'initiative PPTE et affecté au financement de la Stratégie de Réduction de la Pauvreté.;
- ✚ amorcer une réflexion pour la mise en place d'une dotation spéciale dédiée aux communautés rurales afin de leur permettre une prise en charge plus conséquente de l'entretien du réseau routier rural ;
- ✚ procéder à un relèvement du plafond des conventions de coopération ;
- ✚ prendre en compte les besoins financiers liés à l'entretien et au développement du réseau routier rural dans les réformes envisagées du Fonds d'Equipement des Collectivités Locales (FECL) ;
- ✚ mettre en place un cadre fiscal et financier spécifique et incitatif pour la promotion des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) et renforcer des capacités du secteur privé dans ce domaine.

➤ **Le renforcement de la planification et de la gestion**

Il est recommandé de :

- ✚ procéder au recensement et au classement de tous les tronçons du réseau routier rural qui relie les communes aux chefs-lieux des communautés rurales ou qui relie entre eux les chefs – lieux des communautés rurales qui sont du ressort de l'Etat, et en intégrer l'entretien dans les PERA ;
- ✚ réaliser un inventaire exhaustif du réseau routier non classé ;

- ✚ promouvoir les délégations de gestion (maîtrise d'ouvrage et/ou maîtrise d'œuvre) du réseau communautaire²⁸ par les communautés rurales au profit de l'Etat ou du secteur privé mieux outillés que les communautés rurales pour assurer l'extension et l'entretien des routes ;
- ✚ intégrer les coûts d'entretien du réseau routier rural dans les Plans Locaux de Développement (PLD), dans les Programmes d'Investissement Annuels (PIA) tout comme dans les plans d'action des Agences Régionales de Développement (ARD)
- ✚ systématiser la production de situation économique et sociale régionale par l'ANSD de sorte à permettre de mesurer les impacts des interventions sur le réseau rural.

➤ L'amélioration de la mobilité et de l'accès aux biens et services

A ce titre il est suggéré de :

- ✚ procéder à l'élimination, en priorité, des points critiques affectant le réseau routier rural
- ✚ définir les niveaux de services requis pour l'aménagement du réseau
- ✚ procéder à l'identification et à la construction des routes et des pistes supplémentaires, nécessaires pour permettre une circulation sans interruption et à moindre coût en milieu rural.
- ✚ redonner au Génie militaire un rôle important dans le maintien en état du réseau routier rural. A cet égard, prendre les dispositions nécessaires pour l'organisation de discussions entre les collectivités locales, le Génie militaire et le secteur privé rural en vue d'adopter une clé de répartition des tâches qui permette à chaque acteur d'intervenir de la manière qu'il souhaite, sur le réseau. L'intervention du Génie militaire pourrait permettre d'accroître de manière significative, la longueur du linéaire prise en charge chaque année sans coûts supplémentaires excessifs pour les collectivités ou l'Etat. En outre, elle permettra un renforcement des capacités du monde rural et une capacité plus grande des jeunes à s'insérer sur le marché du travail par un transfert des compétences et des savoirs avérés des militaires en la matière. Enfin, elle est conforme à la conception de citoyenneté que promeut l'Armée pour ses membres.

²⁸ Le réseau communautaire est celui dont la communauté rurale assure la maîtrise d'ouvrage. Il comprend l'ensemble du réseau routier situé sur le territoire de la communauté rurale, y compris les routes et les pistes de production qui n'ont pas un caractère privé. Ce réseau ne comprend pas, semble-t-il, les tronçons de route qui relient les communes aux chefs – lieux des communautés rurale.

Recommandations pour le transport fluvial

Le cadre réglementaire pour le fleuve Sénégal semble être bien étoffé au vu du nombre de conventions, chartes et codes qui ont été élaborés au fil des années. Le principe de liberté de navigation et de traitement égal entre les différents transporteurs est encourageant pour la société d'exploitation de Matam si elle décidait en faveur d'une option fluviale.

Le principal obstacle pour les options fluviales reste d'ordre financier et technique et non réglementaire, car l'aménagement du chenal de navigation jusqu'à Matam reste à faire. La convention relative au statut juridique des ouvrages communs du 21 décembre 1978 précise bien que le chenal navigable a le statut d'ouvrage commun, ce qui le rend inexploitable.

CONCLUSION

Au terme de notre étude, nous pouvons dire que les déplacements dans cette région de Matam deviennent de plus en plus croissants du fait de l'évolution démographique et de la concentration des activités et des services au niveau de la ville de Ourossogui et celle de Matam. Mais cette explosion interurbaine engendre de nombreux problèmes de transport des personnes et des biens.

Le secteur du transport se compose de quatre sous-secteurs qui contribuent chacun à leur façon à la mobilité des personnes et des biens : routier, ferroviaire, maritime et aérien. Le transport routier se décompose en transport de voyageurs et en transport de marchandises. Le transport de voyageurs comprend, pour sa part, trois composantes, soit le transport urbain, le transport interurbain et le transport international.

On constate que le secteur des transports au Sénégal est dominé par une prééminence du secteur routier où beaucoup d'investissements ont été faits. Cependant, on assiste depuis ces dernières années à des réalisations importantes dans les transports aériens et maritimes de personnes et des marchandises. Le développement s'est manifesté par l'affirmation d'une vision claire à travers des lettres de politique, des stratégies et surtout grâce à la mise en œuvre de programmes sectoriels sur les transports.

Le secteur des transports joue un rôle primordial dans le processus de développement économique et social du Sénégal. A cet effet, il occupe une place importante dans les politiques publiques. Cette importance se manifeste tant du point de vue du volume de financement accordé aux investissements dans le secteur qu'à la diversité des intervenants publics et privés.

En définitive, le secteur de transport est un facteur crucial pour tout développement d'un pays ou d'une ville. Cependant toute insuffisance des infrastructures de transport est une entrave au développement économique et social des pays en développement. En Afrique, ces dernières décennies ont été marquées par une croissance démographique élevée. Cette situation est accompagnée par un exode rural massif, une urbanisation forte et mal maîtrisée ainsi qu'une extension spontanée de l'espace

A cet effet, les autorités locales doivent élaborer un Plan Régional de Transport adossé à un Plan National de Transport ayant comme références le Plan National d'Aménagement du Territoire. Ce plan constitue un outil privilégié de planification du déplacement à travers l'analyse de l'offre de transport et de la mobilité des personnes et des biens dans les régions et peut impacter aussi sur les axes préférentiels de la croissance urbaine et interurbaine.

Ils doivent aussi prendre en compte l'extension de la région et jouer leur rôle pour rendre efficaces les services du transport en améliorant le réseau et interurbain et le déplacement des marchandises, en garantissant une gestion efficace des déplacements et en instaurant une application stricte de réglementation.

Par conséquent, les solutions aux contraintes des transports routiers doivent s'appuyer sur des politiques globales intégrant tous les acteurs locaux et les services déconcentrés.

BIBLIOGRAPHIE

1. Christiane ERROUQUI Marc AIDI [Le transport routier de marchandises, page 9]
2. Cellé Diagne chef du SRADL ; Mamadou Mara Baldé chef du SDADL de Matam ; Lamine Diop chef du CADL de Agnam-Civol «enjeu majeurs et axes des stratégies de développement de la région de Matam, mars 2013 » p.3
3. JEROME LOMBARD «le monde des transports sénégalais ; ancrage local et développement international. Nouvelle Édition (en ligne) Marseille : IRD Edition, 2015 (généré le 28 avril 2019).
4. Jean-Paul Minvielle, La structure foncière du Waalo Fuutanke : les terres inondables de la moyenne vallée du Sénégal, région de Matam, Dakar, Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer, 1977.
5. Ludovic Nguessan Expert secteur privé « le secteur des transports au senegal : enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté ; Novembre 2009 », p 67
6. Jérôme LOMBARD, chargé de recherche – IRD Sénégal «PRIVE, PUBLIC : L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU SENEGAL » p 411

WEBOGRAPHIE

<https://www.bing.com/images/blob?bcid=qNpJSARW7oEE2Q>

[https://www.bing.com/ck/a?!&&p=05b6fc6fe996b836JmltdHM9MTY2MTUwNDgzMiZpZD11OWMyMTRkYy04ZDI3LTQwN2EtYTU5ZS03MDlkYmQ3MDgzZmEmaW5zaWQ9NTM3OQ&p tn=3&hsh=3&fclid=7841e686-251e-11ed-903a-394c001a32ff&u=a1L2ltYWdlcy9zZWYy2g_cT10cmFuc3BvcnQmaWQ9RTBDOUYzRDY0RDEyNDRDQzc0NTcwRkJGMDE4NUUyQjg4NTUwNUE3NiZGT1JNPUIRRIJCQSZ0c2M9SW1hZ2Vlb3ZlclRpdGxl&ntb=1](https://www.bing.com/ck/a?!&&p=05b6fc6fe996b836JmltdHM9MTY2MTUwNDgzMiZpZ3VpZD11OWMyMTRkYy04ZDI3LTQwN2EtYTU5ZS03MDlkYmQ3MDgzZmEmaW5zaWQ9NTM3OQ&p tn=3&hsh=3&fclid=7841e686-251e-11ed-903a-394c001a32ff&u=a1L2ltYWdlcy9zZWYy2g_cT10cmFuc3BvcnQmaWQ9RTBDOUYzRDY0RDEyNDRDQzc0NTcwRkJGMDE4NUUyQjg4NTUwNUE3NiZGT1JNPUIRRIJCQSZ0c2M9SW1hZ2Vlb3ZlclRpdGxl&ntb=1)

<https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=hr%2bTPUtP&id=C757FAD812436C2FF17D8101B4EA1E1FAF479E26&thid=OIP.hr-TPUtPQeZaxyUEhOD4cAHaEL&mediaurl=https%3a%2f%2fth.bing.com%2fth%2fid%2fR.86bf933d4b4f41e65ac7250484e0f870%3frik%3dJp5Hrx8e6rQBgQ%26riu%3dhttp%253a%252f%252fwww.memoireonline.com%252f03%252f14%252f8776%252fRelations-transfrontalieres-entre-deux-ville--jumelles--du-fleuve-Senegal-Matam-Senegal-et3.png%26ehk%3dvCK4XyrDVqcPGnoBueqUVVvpTQXAVKCqB6P2qZu1LAE%253d%26risl%3d%26pid%3dImgRaw%26r%3d0&exph=247&expw=437&q=TRANSPORT+MATAM&simid=608036974355239114&FORM=IRPRST&ck=85E6CE67CD8006EB216987F37463833C&selectedIndex=92>



ANNEXES

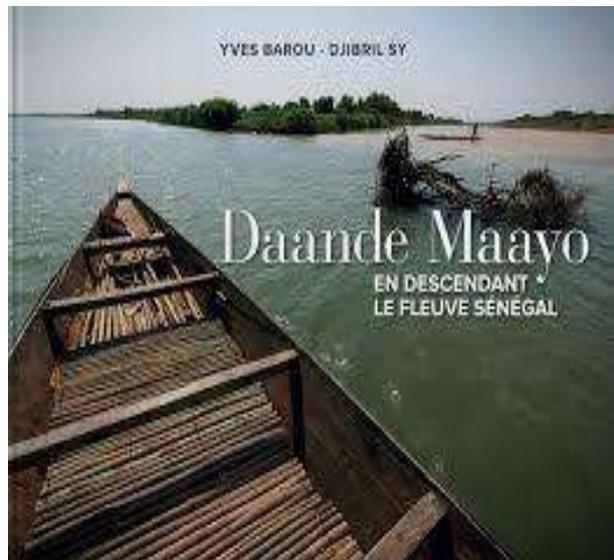
Annexe 1 : la crue du fleuve durant la saison des pluies



Annexe 2 : la route qui rallie entre Diéry et Daande Maayo



Annexe 3 : Le transport fluvial dans la vallée du fleuve (Daande Maayo)



QUESTIONNAIRE

Sujet de mémoire : Analyse du transport des personnes et des biens dans les régions : cas de Matam.

Dans le cadre de nos recherches sur le thème portant sur l'analyse du transport dans les régions plus particulièrement dans la région de Matam, nous sommes amenés à étudier les problèmes du transport dans cette localité. En effet, elle présente des obstacles dans tous les secteurs surtout celui de routier.

Ce présent questionnaire nous permet de mieux voir les contraintes majeures liées au transport des personnes et des biens et quelles sont les faiblesses du transport dans la région de Matam.

Questions/réponses

Nombre de personnes enquêtées : 30 personnes dont les chauffeurs, les usagers, les habitants de la région aussi.

1/ Quel moyen de transport utilisez-vous normalement pour vos déplacements ?

- Clando
- Bus
- Moto
- Vélo
- Marche
- Autres

2/ Comment trouvez-vous l'état des voies de la communication?

- Bon
- Moyen
- Médiocre

3/ Existe-t-il une offre de transport suffisante ?

- Oui
- Non

4/ A quelles contraintes faites-vous face lors de vos déplacements ?

- Le retard de la livraison
- Fatigue
- Insécurité

5/ Pensez-vous que dans la région de Matam, l'offre de transport répond à la demande de transport ?

- Oui
- Non

6/ Quel est le moyen de transport que vous utilisez pour transporter vos marchandises ?

- Camion
- Pirogue
- autres²⁹

7/ Existe-t-il des regroupements de transporteurs dans la région ?

8/ Comment développer l'activité de transport des marchandises et des personnes dans la région ?

9/ La région de Matam étant largement soutenue par sa population émigrés, existe-t-il des investissements de ces expatriés dans le domaine de transport comme il y'en a dans l'immobilier ?

10/ Quel est l'apport des coopératives de transport si elles existent ?

11/ Pensez-vous que la route de Dande Maayo va contribuer à développer dans le fouta³⁰ ?

12/ Le Diéry³¹ est-il bien desservi en matière d'infrastructures ?

13/ Quel est l'impact des pistes de production ?

14/ Les axes routiers Linguère/Matam, Saint-Louis/Matam/Bakel jouent-ils leurs rôles dans le développement du transport dans la région ?

15/ Comment améliorer l'état des moyens de transport ?

²⁹ Autres moyens de transport : dos d'âne, marchandises portées sur tête

³⁰ C'est un ancien royaume du Tekrour qui s'étend entre Dagana, Podor, Saldé jusqu'à la frontière de Bakel

³¹ Terme géographique d'origine peulh qui désigne les terres non inondables de la vallée d'un fleuve

TABLE DE MATIERES

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS	II
SOMMAIRE	III
LISTE DES ABREVIATIONS	IV
LISTE DES TABLEAUX.....	V
LISTE DES CARTES	VI
RESUME.....	VII
ABSTRACT	VIII
INTRODUCTION.....	1
CONCEPT DE L'ETUDE	4
LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE :.....	6
PROBLÉMATIQUE	7
PREMIERE PARTIE : CADRE DE L'ETUDE	10
CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE	11
Section 1 : Présentation de la région de Matam	11
1. Situation de la région	11
2. Historique	13
Section 2 : Analyse des enjeux et diagnostics de l'état des lieux du secteur de transport dans la région.....	15
I. Le transport des personnes et des biens dans la région de Matam	15
a. Le déplacement des personnes.....	15
1. Le manque infrastructure routière	17
2. Le problème de la gestion des parcs automobiles	19
b. Le déplacement des biens	20
DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE	23

CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE.....	24
Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain.....	24
1. La revue documentaire.....	24
2. Le travail de terrain	24
3. Analyse SWOT	38
A. Les forces.....	41
B. Les faiblesses	41
C. Les opportunités	41
D. Les menaces.....	42
Section 2 : Interprétations et recommandations	43
I. Interprétation des résultats	43
II. Recommandations	44
CONCLUSION	48
BIBLIOGRAPHIE	IX
WEBOGRAPHIE.....	X
ANNEXES	XI
QUESTIONNAIRE.....	XV
TABLE DE MATIERES.....	XVII