



LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Est-ce donc une fatalité ou demandent-ils de profonds changements de comportements ?



REGIONS	NOMBRE D'ACCIDENTS	VICTIMES		CUMUL VICTIMES
		Sauvées	Tuées	
DAKAR	5653	8099	126	8225
THIES DIOURBEL	3644	6164	115	6279
KAOLACK FATICK KAFFRINE	1119	2257	61	2318
ZIGUICHOR- KOLDA SEHDIOU	585	1441	30	1471
ST LOUIS- LOUGA- MATAM	1036	3035	78	3113
TAMBA- KEDOUGOU	450	1012	23	1035
TOTAL	12547	22008	433	22441

TANSPORT À DAKAR ET ENVIRONS
**LES ITINÉRAIRES
DES TATA ET BUS
DAKAR DEM DIKK**

EDUCATION - ENSEIGNEMENT ET VIOLENCE

Le ver dans le fruit

La reconstruction d'une société des valeurs au Sénégal, est une œuvre colossale qui nous concerne tous et qu'on ne devrait pas déléguer à l'enseignement et au « système » uniquement. Le ver est déjà dans le fruit; oeuvrons de concert à son éradication.



FEDERATION SENEGALAISE DES ASSOCIATIONS DE CONSOMMATEURS (FESAC)

**Onze (11)
associations
unissent leurs forces**

SANTÉ

L'ACCIDENT VASCULAIRE CÉRÉBRAL (AVC)
**Première cause de
handicap acquis
de l'adulte**

L'accident vasculaire cérébral (AVC)

L'accident vasculaire cérébral (AVC) est une urgence vitale, la rapidité de sa prise en charge a un impact direct sur son issue qui peut être fatale. L'arrêt brutal de l'irrigation sanguine du cerveau qui caractérise l'accident vasculaire cérébral entraîne une privation d'oxygène dans les zones cérébrales touchées. Il s'agit d'une urgence médicale qui peut être fatale. Dans la moitié des cas, il entraîne des séquelles d'autant plus invalidantes que la prise en charge aura été effectuée tardivement.

L'AVC est la première cause de handicap acquis de l'adulte, la deuxième cause de démence après la maladie d'Alzheimer et la troisième cause de mortalité en France.

On ne le souhaite pas, mais on ne sait jamais. Un AVC pourrait subvenir à tout moment dans votre entourage. Lisez ceci pour y remédier. La méthode du pauvre pour sauver un AVC quelle que soit sa forme.

Voici comment nous soigner d'un AVC sans attendre les 3 ou 6 heures fatidiques durant lesquelles sans soins on est bon pour la tombe.

COMMENT FAIRE POUR SAUVER UNE PERSONNE DE L'AVC EN UTILISANT SEULEMENT UNE AIGUILLE ?

La méthode non conventionnelle de sauver des vies humaines au cours d'un accident vasculaire cérébral est une méthode d'un professeur chi-

nois qui dit que vous devez toujours garder une aiguille dans votre maison.

Partagez cet avis, de sorte que vous aidiez quelqu'un à le faire survivre. Prenez le temps de lire ceci. Quand quelqu'un subit un accident vasculaire cérébral, les capillaires du cerveau s'étirent progressivement. Vous avez besoin d'un repos et une ambulance. Ces conseils vous aideront à sauver la vie de quelqu'un !

Reste calme ! Quel que soit l'endroit de la victime, ne les déplace pas, parce que si vous déplacez le patient, les capillaires s'éclateront et il y aura des saignements dans le cerveau ! Il serait mieux si vous avez une aiguille de seringue à la maison, mais une simple aiguille de couture peut servir, aussi.

1. tenir l'aiguille sur le feu, ou à l'aide d'une bougie, stériliser cette aiguille et ensuite l'utiliser pour piquer les sommets de l'ensemble des 10 doigts.

2. Aucune acupuncture spécifique n'est nécessaire ; il ne devrait être qu'à quelques millimètres de l'ongle,

3. Effectuer de sorte que le sang puisse couler,

4. Si le sang ne s'écoule pas goutte à goutte, serrer et commencer à presser le doigt.

5. Lorsque tous les 10 doigts commencent à saigner attendre quelques minutes vous verrez que la victime sera de retour à la vie.

6. Si la bouche de la victime est déformée, masser ses oreilles



jusqu'à ce qu'elles deviennent rouges afin que le sang puisse venir à elles.

7. Puis piquer avec l'aiguille dans chaque oreille dans la partie molle, pour faire tomber deux gouttes de sang de chaque oreille. Quelques minutes plus tard, sa bouche ne serait plus déformée. Attendez jusqu'à ce que la victime vienne à l'état

normal sans aucun symptôme inhabituel, puis l'envoyer à l'hôpital.

Cette méthode d'effusion de sang pour sauver la vie est une méthode de médecine traditionnelle chinoise, et son application pratique est efficace à 100% et en l'utilisant les gens peuvent survivre à un accident vasculaire cérébral.

FEDERATION SENEGALAISE DES ASSOCIATIONS DE CONSOMMATEURS (FASEC)

Onze associations unissent leurs forces

Pour une plus grande unité d'action de l'ensemble des composantes investies de la charge de défendre des consommateurs, onze associations de défense de consommateurs ont mis sur les fonds baptismaux le samedi 18 août 2018 la Fédération Sénégalaise des Associations de Consommateurs (FÉSAC) dans les locaux de l'Auberge des vers Tournesol au Point E.



Cet acte important a été posé dans le cadre de la valorisation et la crédibilisation du mouvement consommériste sénégalais. L'objet de cet acte est de mettre en œuvre des actions communes et concertées dans le but d'obtenir une plus grande efficacité en matière de défense et de protection des consommateurs sans pour autant aliéner l'autonomie des associations de consommateurs. Car il faut souligner que

tout consommateur a droit à l'éducation, au choix, à la réparation des torts, à un environnement sain, à une consommation durable, à la satisfaction des besoins essentiels, à la représentation et à la sécurité.

Malgré les associations de consommateurs se sont constituées au Sénégal depuis plus de trente ans et depuis lors le mouvement consommériste s'est beaucoup enrichi au contact des réalités économiques et politiques, avec

une assistance substantielle et conséquente des partenaires, au premier desquels se trouve l'Etat du Sénégal. La FÉSAC a le mérite de regrouper l'écrasante majeure des associations de défense de consommateurs reconnues.

Cet acte posé le samedi 18 août 2018 contribuera grandement au processus de relèvement du niveau de protection et de prise en charge des préoccupations des consommateurs et des

usagers des services publics. En outre, elle renforcera la dynamique unitaire pour la consolidation des droits acquis et leur amélioration.

Il faut rappeler que la FÉSAC est là pour défendre l'intérêt national pour répondre à la demande sociale des 15 millions de sénégalais en quantité en qualité et au moindre prix. Pour cela il faut

que l'Etat, à travers ses services déconcentrés de prendre des dispositions idoines pour l'accomplissement de ces missions en appuyant la FÉSAC un bon exercice de ces missions et appuyer, accompagner la FÉSAC pour atteindre les meilleurs résultats au profit des consommateurs donc de l'ensemble des sénégalais.



BP 6340 Dakar-Etoile, Sicap amitié 1 n°3065 Dakar
Tél : +221 33 896 69 90

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
JEAN PIERRE DIENG

KARIM LO
VICTOR PREIRA

REDACTEUR EN CHEF
VICTOR PREIRA

IMPRESSION
AFRICOM

REDACTION
SADIO SAMBOU
LEOPOLD DIENG

DISTRIBUTION
Courrier du
Consommateur

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Est-ce donc une fatalité ou demandent t-ils de profonds changements de comportements ?

POUR UNE TOTALE SECURITE ROUTIERE ;
MOI CITOYEN, JE M'Y ENGAGE !

La première difficulté dans la conduite d'une politique de sécurité routière est la cohabitation sur les mêmes routes, d'usagers aux aptitudes, et aux comportements différents, sinon diamétralement opposés.

Entre les apprentis conducteurs néo brevetés, les personnes du 3ème âge, des piétons le plus souvent agressifs, d'autres distraits, les alcooliques ou les redresseurs de torts, quel est donc le dénominateur commun de toutes ces personnes ? Comment arriver donc à trouver un équilibre stable entre les décisions prises librement par un individu et celles que la société impose à l'ensemble des usagers des routes ?

A nos yeux, une stratégie de sécurité routière doit tenir compte de plusieurs paramètres et surtout de la complexité, des relations entre la personnalité d'un individu et son comportement sur la route.

Comment survient-t-il l'accident ?

Un accident arrive lorsqu'il se crée un déséquilibre entre le potentiel de l'organisme et les exigences de l'environnement. Ce potentiel peut être insuffisant par rapport à l'environnement normal ou exceptionnel (accident de la circulation) ou une situation inhabituelle. Il y a plusieurs facteurs pour la survenue d'accidents routiers

Des causes d'un accident :

Les accidents et la gravité de leurs conséquences s'expliquent bien souvent par une combinaison de plusieurs facteurs, certains liés au conducteur, d'autres liés au véhicule, à la route, aux conditions de circulation, à la rapidité, ou à la lenteur des secours... cependant, on estime que les facteurs humains apparaissent dans plus de 90 % des accidents corporels.

D'autres facteurs ont été relevés systématiquement par les forces de l'ordre après qu'un accident ait eu lieu comme le taux d'alcoolémie, un choc contre un obstacle fixe ou de mauvaises conditions climatiques et/ou météorologiques, etc...

Des facteurs (et non des moindres) n'ont pas été systématiquement recherchés à

cause de la difficulté à les déterminer avec précision : la vitesse, la fatigue, un état de somnolence ou de distraction, comme téléphoner au volant et le non-respect des distances de sécurité...

Comprendre l'accident

La circulation routière est nécessaire voire indispensable au développement économique et social d'un pays.

Le piéton (jeune, comme âgé), le cycliste et le motocycliste sont des usagers de la route aussi légitimes que les automobilistes. Dès lors, la route est un espace de vie, à partager par des millions d'usagers qui la parcourent sur des millions, et des millions de kilomètres.

Rapporté aux distances parcourus, le risque d'accident est faible, mais s'il est négligé ou ignoré par le conducteur, il croît cependant pour lui. C'est dire que si les accidents sont rares au quotidien, il reste cependant toujours possible, et que contrairement aux autres apprentissages, on n'apprend pas par l'expérience ou la survenue d'accidents. C'est affirmer que pour les accidents on ne pourrait s'en prémunir que par des mesures de précaution, et de sûreté, cela, d'autant plus que ces «accidents» de la route, rarement accidentels, sont le plus souvent provoqués.

De là notre conviction que les accidents de la route, ou sur les voies de circulation, peuvent bien être évités dans la plupart des cas. Pour cela, il suffirait simplement de ne jamais négliger les risques, de manière, à toujours chercher à les anticiper. D'où la nécessité d'arriver par une bonne politique d'éducation, de prévention et d'inculcation des bonnes pratiques à la population aussi bien urbaines, que rurales pour arriver à réduire les accidents de la route.

La prévention routière

C'est la science et l'art de l'identification, de l'évaluation, de l'anticipation et de la maîtrise des risques routiers qui pourraient nuire à la santé, à la vie, et de manière générale au bien-être des usagers de la route, les conducteurs comme les piétons. l'article 200 du code CIMA



(conférence interministérielle des marchés d'assurance) dispose que «toute personne physique ou morale autre que l'Etat au sens du droit interne, dont la responsabilité civile peut être engagée à la suite d'un accident de la circulation doit, avant de faire circuler un véhicule être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité».

Cependant, force est de reconnaître que cette garantie n'intervient qu'en aval, et ne vise qu'à indemniser les seules victimes des accidents de la circulation. Seulement en amont, il faut remarquer que rien n'avait été prévu. Or, c'est dans cette phase que la prévention devient véritablement indispensable avec pour finalité d'arriver à réduire les accidents de la route, ce qui permettra d'épargner la perte de vies humaines, car pour prendre l'exemple du Sénégal, on recense deux morts par jour consécutivement à des accidents de la route qui se produisent très souvent la nuit (le Ministre des transports du Sénégal envisagerait même d'interdire les voyages nocturnes dans le pays). Cette prise de conscience a été traduite en 2004 par la production par la Banque Mondiale et l'Oms d'un rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, d'où la priorité accordée par les gouvernements africains à la prévention routière

LES ALARMANTS CHIFFRES DE 2014 :

12 547 accidents ont causé 22 441 victimes, dont 433 morts

Selon le quotidien L'Observateur du groupe futur médias – nos routes sont loin de constituer des havres de sécurité pour les usagers. Une constatation certifiée en 2014 par une inquiétante recrudescence des accidents de la circulation relevée à l'échelle nationale, avec son corollaire de morts. Une situation qui n'a pas été de tout repos pour nos braves sapeurs-pompiers qui sont intervenus pour secours des victimes de 12 547 accidents de la circulation, dont 16 ferroviaires, lesquels auront causés plus de 22 441 victimes, et l'on compterait au moins 433 décès.

STATISTIQUES DES ACCIDENTS EN 2014

REGIONS	NOMBRE D'ACCIDENTS	VICTIMES		CUMUL VICTIMES
		Sauvées	Tuées	
DAKAR	5653	8099	126	8225
THIES DIOURBEL	3644	6164	115	6279
KAOLACK FATICK KAFFRINE	1119	2257	61	2318
ZIGUICHOR- KOLDA SEHDIOU	585	1441	30	1471
ST LOUIS- LOUGA- MATAM	1036	3035	78	3113
TAMBA- KEDOUGOU	450	1012	23	1035
TOTAL	12547	22008	433	22441

Il ressort des données fournies par la Direction des Transports Routier pour les années 2015, 2016 et 2017, il y a eu 13 663 accidents de la route qui ont générés 1 808 tués.

Naturellement une telle situation doit permettre d'identifier les grands enjeux et défis que posent les mauvaises pratiques de la sécurité routière dans notre pays surtout pour les populations les plus vulnérables, avant d'énoncer des stratégies et des pistes d'actions à engager pour réduire les pertes en vies humaines sur nos routes.

Parmi les pistes d'action à engager, il faut noter en priorité celles qui concernent les chauffeurs professionnels, qui sont impliqués entre 70 à 75% dans

des accidents corporels. C'est donc vers cette catégorie professionnelle que doivent être menées des actions de formation, de gestion et de prévention.

Toutefois, la connaissance de ce qui détermine les risques ne permet pas pour autant de faire la prospective sur l'évolution de la situation, que ce soit à court ou long terme. Car la seule connaissance des effets des facteurs d'influence ne permet pas de savoir comment ces derniers vont évoluer.

Ainsi somme-nous incapables de prévoir la survenue d'événements majeurs susceptibles de modifier le système ; autrement dit, si nous pouvons expliquer ce qui s'est passé, pour le futur tout demeure subordonné à des hypothèses dont la solidité peut-être variable.

L'annonce d'un objectif chiffré ou d'une priorité politique ne sont pas nécessairement des faits chiffrés et "modélisables" permettant ainsi de prévoir la future évolution d'un système donné. Il faut donc toujours avoir à l'esprit la différence qui existe entre les intentions, les espoirs et la réalité. De ce fait, le domaine de la sécurité routière exige tout au moins une attention particulière et soutenue.

La prospective sérieuse commence décisivement par un passage à l'acte.

Il faut une démarche pluridisciplinaire, c'est-à-dire une certaine interaction entre plusieurs disciplines scientifiques, une interdisciplinarité avec des domaines comme la médecine, l'éducation, le génie civil, la sociologie, la sécurité avec la police comme avec les militaires; les appareils idéologiques d'état, les syndicats, les mouvements associatifs etc... pour lutter plus efficacement en insistant sur certaines règles et normes sécuritaires à respecter. Ainsi une approche intégrée et participative dans la conception et l'exécution des travaux routiers aidera à une meilleure prise en compte de la sécurité routière.

Mais il faudra ajouter à la panoplie des mesures, l'obligation de s'inscrire à une auto-école avant de postuler pour l'obtention du permis de conduire. De même, on en arrivera nécessairement à interdire aux véhicules de transport en commun de circuler la nuit, entre 23 et 06 H du matin, car c'est dans cet intervalle que le conducteur peut être dans un état d'hypovigilance, c'est-à-dire l'état intermédiaire entre la veille et le sommeil dans lequel l'organisme voit ses facultés d'observation et d'analyse très réduites. On parle d'hypovigilance quand l'attention baisse ou est détournée pour diverses raisons qui vont de la distraction à la somnolence.

Les agents chargés de la circulation ont aussi un important rôle à jouer pour la sécurité des

passagers et celle des piétons en veillant au respect du code de la route comme les mesures suivantes : attacher sa ceinture ; respecter la limitation de vitesse, ou des feux, entre autres. On comprend toute l'importance d'une prise de conscience générale du problème et le besoin d'une réaction efficace.

DE LA NECESSITE D'UNE STRATEGIE POUR ARRIVER A REDUIRE LES ACCIDENTS DE LACIRCULATION AU SENEGAL

La sécurité routière devrait occuper à cause des pertes, qu'elle occasionne de nos jours à la nation, un vrai souci dans la conscience collective sénégalaise. Elle devrait permettre un grand sursaut national qui sera le véritable moteur d'un changement de comportements en vue de la préservation des vies.

Que ce soit en ville, ou en campagne, gardons-nous de tenir compte de notre environnement.

Pour une sensibilisation à la problématique de la circulation routière

Par sensibilisation routière nous entendons des mesures de prévention, c'est-à-dire qu'elle doit intervenir en amont de l'accident, en nous informant sur la pluralité des dangers liés à la circulation et à tous leurs risques.

Elle n'a pas un rôle de réprimande, ni de moralisation envers les automobilistes, mais sert plutôt, juste à leur rappeler qu'il faut respecter le code de la route, car pour faire diminuer le nombre d'accidents il faut arriver à diminuer les risques d'apparition.

Une campagne de sensibilisation doit nécessairement s'inscrire dans la démarche d'une bonne stratégie de communication en sécurité routière qui ne doit pas seulement informer, mais doit être capable d'informer, d'éduquer et communiquer (IEC) afin de convaincre ceux auxquels elle s'adresse.

L'organisation de semaines thématiques de la sécurité routière (port de casques, port de ceintures de sécurité, tableaux indiquant les zones de stationnement dangereux, interdiction de téléphoner en conduisant), ne sera pas seulement la mise au point, ou encore l'alignement et la répétition de simples concepts itératifs. Ainsi ne se résumera-t-elle point, non plus à une simple recherche d'outils, ou de slogans renvoyant au monde de la prévention routière.

Il s'agira plutôt ici, d'arriver à définir pour les décideurs une stratégie, voire un véritable parcours qui sera réalisé, dans l'espace et le temps, en tenant compte de tous les obstacles qui pourraient empêcher une totale adhésion de ses potentiels cibles (conducteurs professionnels, transporteurs, jeunes conduc-



teurs, motocyclistes, piétons).

En visant entre autres objectifs à :

- Sensibiliser les différentes cibles (chauffeurs, transporteurs, jeunes conducteurs, motocyclistes, piétons) etc ;

- Informer par papier ou par numérique (sites) les cibles potentiels ;

- Mettre à la disposition des cibles, différents outils d'information, de communication, d'éducation(IEC), et de sensibilisation (flyers, plaquettes d'information, sites web) ;

- Agir par voie de presse grâce à l'organisation de rencontres avec tous les acteurs de ce secteur ;

La sécurité routière, offrira une panoplie de recours perceptibles par les différents cibles, souvent mal informées des risques encourus à travers certaines attitudes inscrites dans leur vie quotidienne,

Avec la réalisation des différents services proposés par la Direction des transports routiers du Sénégal logée au Ministère des infrastructures des transports terrestres et du désenclavement, la sécurité routière contribuera au respect de la vie, et à l'émergence d'un autre modèle de citoyen qui privilégiera la responsabilité individuelle. Alors l'engagement des acteurs professionnels à côté de la Direction des transports routiers sera une occasion pour les acteurs professionnels de démontrer à la population sénégalaise, qu'elle est mobilisée pour un Sénégal meilleur.

Le réseau de sensibilisation sera constitué de programmes radio-phoniques, télévisuels, de sites webs, et de caravanes de sensibilisation pédagogique suivies de causeries dans les gares routières sur les thématiques suivantes :

- Les facteurs de risques d'accidents routiers

- Les facteurs déclenchant les accidents routiers

- Les facteurs aggravant les risques d'accidents routiers

- La conduite défensive.

Que ce soit en ville ou hors agglomération, nous devons tenir compte de notre environnement.

LA ROUTE DOIT DEVENIR UN ESPACE DE VIE, A PARTAGER ENTRE TOUS LES USAGERS CITOYENS

L'usage d'une route est fonction de sa lisibilité :

Lisibilité de la route et du paysage

Lorsque la configuration réelle de la route est conforme à son image, on dit que la route est lisible.

Aussi le degré de lisibilité de la route varie en fonction de l'expérience et de la culture « routière » des conducteurs : un jeune conducteur, reconnaîtra difficilement une configuration routière type ; sa recherche d'indices sera plus longue et moins aiguë.

Voici deux définitions de la lisibilité :

- La lisibilité est la propriété d'une voie et de son environnement, de donner à tout usager, par l'ensemble de leurs éléments constitutifs une image juste, facilement et rapidement compréhensible, de la nature de la voie et de son environnement, de ses utilisations, des mouvements probables ou possibles des autres usagers et du comportement qu'on attend d'eux.

- La lisibilité concerne la route et le paysage qui l'entoure et fait intervenir l'intelligence qui interprète ce que voit l'œil : elle découle de la compréhension du tracé et de sa cohérence avec le paysage traversé.

Au demeurant, la lisibilité ne peut être considérée comme porteuse de sécurité en soi ; il arrive, par exemple lorsque le guidage est excessivement confortable, que cette lisibilité donne lieu à une hausse des vitesses et du nombre d'accidents.

Il nous semble important d'insister sur cette remarque car le comportement de l'automobiliste est en constante interaction avec le degré de risques (dû à l'infrastructure et à son environnement) perçu par l'automobiliste. C'est

ce qui explique qu'au niveau de la route, il y a deux sortes de lisibilité :

- La lisibilité perçue, c'est-dire celle du conducteur obligé constamment d'adapter son comportement à tout ce qu'il perçoit et comprend (ou croit percevoir, et croit comprendre) de la route et de son environnement ;

- La lisibilité construite, c'est celle de l'aménageur qui donne du sens à la route à travers les fonctions et usages qu'il lui attribue et la forme qui en découle (tracés, traitement des carrefours, profils en long et en travers, aménagements paysagers, signalisations).

Cependant, cette condition première pour qu'un objet soit vu n'est qu'une partie du mécanisme de la vision qui ensuite fait intervenir l'intelligence.

Enfin, le mécanisme de la vision est mené à son terme lorsque la route est d'abord visible c'est-à-dire non masquée, puis lisible, c'est-à-dire en cohérence avec les attentes et les représentations mentales du conducteur.

Si, toutefois, la charge perceptive du conducteur est trop importante (cas de surabondance de panneaux publicitaires), il ne parvient plus à percevoir la signalisation routière.

Car cette surcharge visuelle crée un effet de masque de la vision périphérique qui se traduit également par une réduction de la vision centrale (du centre de la rétine, ou la vision est plus nette).

Ce phénomène s'observe par exemple, à l'entrée de ville ou la surcharge d'informations visuelles latérales est due aux panneaux publicitaires, aux accès riverains, aux mouvements des piétons et cyclistes. C'est donc la complexité de l'environnement qui rétrécit le champ de perception du conducteur.

Conduire consistera donc à s'adapter à des situations diverses qui évoluent sans cesse.

LA TACHE DE CONDUITE

Quelques données sur les activités du conducteur utiles à sa sécurité et à celle des autres usagers

Décomposition de la taches du conducteur source INRTS

La tâche de conduite est composée de trois activités :

- L'activité de contrôle (contrôle à très court terme de la trajectoire : vitesse et direction),

- L'activité de guidance (régulation de distance/temps dans l'adaptation de la trajectoire, aux contraintes spatiales telles que le tracé ou le trafic, à l'occasion des dépassements, croisements, franchissements d'intersections),

- La navigation (planification du parcours, suivi, recherche et choix d'un itinéraire).

Ces activités s'effectuent à des degrés de conscience variables.

Le changement d'une vitesse ou le déclenchement du clignotant sont des actes quasi automatiques dont le conducteur peut ne pas avoir conscience lorsqu'il les réalise.

De même, la planification du parcours avant et pendant la conduite ou le choix d'un itinéraire alternatif, sont des actes réfléchis qui nécessite un haut degré de conscience.

La tâche de conduite peut être décrite comme suit :

- L'activité de contrôle le niveau opérationnel, est une micro-performance qui met en jeu des automatismes. Les anticipations ont lieu en dessous du niveau de conscience ;

- L'activité guidance le niveau tactique, est une tâche de pilotage qui exige la saisie d'indices offerts par l'environnement routier, il s'agit d'une macro-performance situationnelle, l'anticipation porte sur un matériau plus complexe ;

- L'activité de navigation le niveau stratégique relève de la macro-performance prévisionnelle et décisionnelle ; le conducteur s'attend à trouver sur sa route les indices qui lui permettront de choisir la bonne direction ; les attentes dépendent de la préparation antérieure de l'itinéraire.

Ces trois activités constituent la tâche principale de conduite, le minimum nécessaire au contrôle du véhicule et au déplacement d'un point à un autre. Mais pour pouvoir réaliser ces activités, l'automobiliste a besoin de prendre et de traiter des informations données par son environnement, ce qui constitue une activité supplémentaire que nous décrirons dans notre prochaine édition.

Peut-on prévoir l'évolution de l'insécurité routière ?

Connaissant les multiples facteurs qui déterminent le niveau d'insécurité routière, Il est donc possible de prévoir la modification des résultats par une évolution du système ou par des actions spécifiquement destinées à réduire l'accidentalité, à condition que ces actions soient effectives, c'est-à-dire que leur application soit réellement mise en œuvre avec les moyens nécessaires.

Les moyens de prévention sont des mesures techniques ou organisationnelles collectives susceptibles, de réduire les accidents de la circulation dans notre espace routier.

Adopter un style de conduite plus sûr, en diminuant ses prises de risques personnels, notamment en matière de choix de la vitesse, de fatigue, de conduite sous l'emprise de produits psycho actifs, etc..... ;

Dans un environnement à risques, diminuer le niveau global des risques, notamment en prenant ses distances, en ne surprenant pas les autres usagers, etc.

Il est important de prendre conscience que des véhicules plus lents ou plus rapides circulent dans notre espace routier, que des véhicules plus gros ou plus petits peuvent surprendre et que des piétons ou des animaux ne connaissant pas le code de la route peuvent surgir à n'importe quel moment. En ayant conscience de ces différents dangers, adaptez votre allure afin d'être un conducteur presque irréprochable.

Pour une meilleure prise en charge de la sécurité routière dans notre pays, il faut mettre en place des mesures telles que :

- Adaptation des véhicules (choix, aménagement)

- Organisation des gares routière dans toutes les régions et départements du pays

- Mettre en place un système de certification pour les conducteurs professionnels (chauffeurs professionnels urbain et/ou interurbain pour compte de tiers, chauffeurs professionnels en Entreprise, chauffeurs professionnels de l'Administration), tous ses conducteurs professionnels appartiennent à la même corporation.

- Appuyer le partenariat triangulaire mis en place par la Direction des Transport Routier (DTR, Mouvements syndicaux et Associatifs, Etablissement d'enseignement de la conduite automobile) pour une dimension communicationnelle étendue

- Poursuivre la mise en place de partenariat avec les établissements scolaires, en collaboration avec le Ministère chargé de l'éducation nationale

- Accélérer la mise en place de brigades d'intervention mixtes pour la sécurité et le contrôle routiers, en collaboration avec la police et la gendarmerie.

Ousmane Bienvenu Dione

Spécialiste en Sécurité Routière

Directeur du Cabinet Assistance

et Prévention

ITINÉRAIRES TATA

59	Thiaroye-Yeumbeul Fass Mbao /Stade LSS	Terminus Stade LSS - Route du stade (Taliboubess) - Police des Parcelles Assainies - Rond-Point Cambérène (Case bi) - Lycée Canada - Route des Niayes - Police Thiaroye - Tally Diallo - Yembeul - Route de Boune - Mbeddou FASS - MTOA - Terminus Zone de recasement
60	Darou Salam Colobane /Bargny	Terminus Gare routière Colobane - Rocade Fann - Bel-Air - Autoroute - Echangeur Patte d'oie - Bountou Pikine - Poste Thiaroye - Croisement Keur Massar - Keur Mbaye FALL - Rufisque - Bargny - Grande Mosquée Bargny - Terminus Bargny GUE
61	Diamaguene Keur Massar /Mamelles	Terminus Keur Massar (Niaye Ngourane) -Route Nationale N°1 - Poste Thiaroye - Bountou Pikine - Croisement Cambérène - Echangeur Patte d'oie - Aéroport LSS - Rond-Point Virage - Rond-Point Ngor - Almadies - Terminus Mamelles (Pharmacie mamelles)
62	Sopali Transpor Gueule Tapée / Rufisque	Terminus Gueule Tapée Penc Mi - Av Cheikh Anta DIOP Rocade Fann Bel-Air - Rond-Point Caisse de sécurité sociale - Rue 13 des HLM) - Croisement Castors - Av Bourguiba - Route du front de terre - Echangeur de HANN - Autoroute - Echangeur de patte d'oie - Croisement Cambérène - Bountou Pikine - Poste Thiaroye - Croisement keur Massar - Keur Mbaye FALL - Rond-Point Djouti Ba Rufisque - Route des HLM Rufisque - Stade de Rufisque - Rufisque Nord 73 - Rond-Point Arafat - Terminus Hôpital Youssou MB
63	Av du Sénégal Rufisque /Stade LSS	Terminus Stade LSS - Route du stade (Taliboubess) - Police des parcelles assainies - Rond-point Cambérène (Case bi) - Croisement Cambérène - Bountou Pikine - Poste Thiaroye - Croisement Keur Massar - Keur Mbaye FALL - Rond-Point Djouti Ba Rufisque - Route des HLM Rufisque - Stade de Rufisque - Rufisque Nord 73 - Arrêt Khaa - Passage à niveau- Rond-Point Arafat - Terminus Castors Rufisque
64	Ressortissants du Walo Diamniadio / Guédiawaye	Terminus Stade LSS - Route du stade (Taliboubess) - Police des Parcelles Assainies - Rond-Point Cambérène (Case bi) - Lycée Canada - Route des Niayes - Police Thiaroye - Tally Diallo - Yembeul - Route de Boune - Mbeddou FASS - MTOA - Terminus Zone de recasement
65	Ressortissants du Walo Colobane / Jaxaay	Terminus Gare Routière de Colobane - Rocade Fann Bel-Air - Place Bakou - Bld du centenaire de la commune de Dakar - Rond-Point Seven Up - Poste Thiaroye - Croisement Keur Massar - Rond-point Station SHELL Keur Massar - Route de Jaxxay - Collège la libe
66	DIAPALANTE GOROM I /YOFF	Terminus Gorom I - Gorom II - Bambilor - Noflaye - Sangalkam - Ndiakhiraate - Keur Ndiaye LO - Hopital Youssou MBARGANE (Rufisque) - SONADIS Rufisque - Bld Maurice GUEYE - Route nationale N°1 - Keur Mbaye FALL - Croisement Keur Massar - Poste Thiaroye - Bountou Pikine - Croisement Cambérène - Echangeur Patte d'oie - Route de l'aéroport - Hopital Philippe Maguiléne SEN-GHOR - Marché Yoff - Terminus YOFF frigo
67	Kheweul Transport Rufisque / Ouakam	Terminus Thiawllène Rufisque - Bld Maurice GUEYE - Route nationale N°1 - Keur Mbaye FALL - Croisement Keur Massar - Poste Thiaroye - Rond-Point Seven Up - Bld du centenaire de la commune de Dakar - CAPA - Route du front de terre - Av Bourguiba - Av Cheikh Anta DIOP - Route principale de Ouakam - Route Touba Ouakam - Case des tout-petits Ouakam - Terminus Ouakam Boutique Diallo
68	Ressortissants du Walo YEUMBEUL SEBIKHOTANE	Terminus Station service Yeumbeul - Route de Malika - Route de keur Massar(Mbeubeuss) - Station SHELL Keur Massar - Croisement keur Massar - Route nationale N°1 - Keur Mbaye FALL - Rond-point Djouti Ba Rufisque - Bld Maurice GUEYE - Bargny -
69	Thiaroye -Yeubeul Diamalaye / Tivaouane Peul	erminus Diamalaye - Croisement Dior - Sapeurs-pompiers parcelles - Croisement 22 - Route des Niayes - Rond-Point Cambérène (case bi) - Croisement Cambérène - Branche est autoroute - Bountou Pikine - Poste Thiaroye - Croisement keur Massar - Rond-Point Station
70	Sopali Transport Daroukhane JAXAAY	Terminus Gare Routière de Colobane - Rocade Fann Bel-Air - Place Bakou - Bld du centenaire de la commune de Dakar - Rond-Point Seven Up - Poste Thiaroye - Croisement Keur Massar - Rond-point Station SHELL Keur Massar - Route de Jaxxay - Collège la libe
72	Ressortissants du Walo Colobane / Jaxaay	Terminus Daroukhane Keur Sérigne Assane - SDE Guédiawaye - Marché Boubess - Bld des martyrs - Poste de Guédiawaye - Route des Niayes prolongée - Police Thiaroye - Croisement keur Massar - Rond-Point Station SHELL Keur Massar - Ro

ITINÉRAIRES DES BUS DDD - LES LIGNES URBAINES

Ligne 1

Itinéraire: Parcelles Assainies - Dior - ACAPES Parcelles 24 - Tronçon Marché Grand Nord) - Relais - UCAD/ENDSS - Avenue Cheikh Anta Diop (UCAD) - Avenue Blaise Diagne - Pompidou - Place de L'indépendance - Allées Canard - Esso Port - Embarcadère - Terminus Leclerc.Parcelles Assainies corniche (U 09-10- 15)- Assainies unité 22 - Parcelles Assainies Unité Médine - VDN (Voie de Dégagement)

Ligne 4

Itinéraire :Terminus Dieupeul - Cité Derklé - Cité Marine - Dieupeul - Camp Sapeurs-Pompiers - Cité Sacré Cœur - Sicap Karack - Avenue Bourguiba - Point E - HLM Fass - Canal Gueule Tapée - Avenue Blaise Diagne - Avenue Jean Jaurès - Boulevard de la République - Avenue Léopold Sédar Senghor - Allées Canard - Esso Port - Embarcadère - Terminus Leclerc.

Ligne 7

Itinéraire: Terminus Ouakam - Cité Assemblée - Virage Ngor - Université Cheikh Anta Diop de Dakar - Tilène - Sandaga - Ponty - Place de L'indépendance - Boulevard de la République - Hôpital Principal - Avenue Léopold Sédar Senghor - Avenue Nelson Mandéla - Hôpital Le Dantec - Palais de Justice 2.

Ligne 8

Itinéraire: Terminus de L'aéroport LSS - Direction Asecna - Yoff - Route de L'Aéroport - Stade Alassane Djigo(Sadika) - Stade LSS - Patte D'oie - Grand Yoff (HOGGIE) - Cité des Eaux - Castor - Bourguiba - Rue Dial Diop (Ex Rue 10) - Zone B - Point E - UCAD/ENDSS - Avenue Blaise Diagne - Sandaga - Cathédrale - Hôpital Principal - Hôpital Le Dantec - Palais de Justice 2

Ligne 9

Itinéraire: Terminus Liberté 6 - Sacré coeur - IPG - Terminus Dieupeul - Rond- Point Jet d'eau -

Niary Tally - Eglise Saine Thérèse - Lycée Blaise Diagne - Lycée Kennedy - Centenaire - RTS - Poste Médina - Sandaga - Ponty - Place de L'indépendance - Hôpital Principal - Hôpital Le Dantec - Palais de Justice 2.

Ligne 10

Itinéraire: Terminus Dieupeul - Cité Derkle - Khar Yalla - Cem Dieupeul 3 - Eglise Martyrs de L'Ouganda - Stade Demba Diop - Avenue bourguiba - Relais - Rue Aimé Césaire - Corniche Ouest - Village Artisanal de Soumbédioune - Prison Central - Boulevard de la République - Hôpital Principal - Avenue Léopold Sédar Senghor - Avenue Nelson Mandéla - Hôpital Le Dantec - Palais de Justice 2.

Ligne 13

Itinéraire: Terminus Dieupeul - Rue 13 Castor - Station Castor - HLM Fass - RTS - Allées Papa Guèye Fall - Avenue Bourguiba - Esso Port - Place de L'indépendance - Hôpital Principal - Hôpital Le Dantec - Palais de Justice 2.

Ligne 18

Itinéraire: Terminus Dieupeul - Cité Derkle - Khar Yalla - Cité Marine - Avenue Cheikh Ahmadou Bamba(rue 13 des HLM) - Station Castor - Rond-Point case Ba - Cité Port - Rocate Fann Bel air - Grand Moulin - Place de L'indépendance - Avenue Georges Pompidou - Avenue Peytavin - Route de la Corniche - Route de la Corniche - Avenue Elhadji Malick Sy - Rue 6 Médina - Gueule Tapée - Lycée Delafosse - UCAD/ENDSS - Hôpital Fann - Ecole Normale /Ecole Police - Avenue bourguiba - Rond-Point Jet d'eau - Allées Khalifa Ababacar Sy - Terminus Dieupeul.

Ligne 20

Itinéraire: Terminus Dieupeul - Allées Seydi Ababacar Sy - Rond-Point Jet d'eau - Avenue bourguiba - Ecole Normale /Ecole Police - Avenue Cheikh Anta Diop (UCAD) - Hôpital Médina -

Avenue Peytavin - Avenue Port - Place du tirailleur - Arsenal - Bel air - Police bel air - Rond-Point Colobane - Angle Mousse - HLM - Rue 13 Castor - Cité Marine - Khar Yalla - Cité Derkle - Terminus Dieupeul.Fann - UCAD/ENDSS - Gueule Tapée - Rue 6 Elhadji Malick Sy - Corniche Ouest - Avenue André Georges Pompidou - Place de L'indépendance - Esso

Ligne 23

Itinéraire: Terminus des Parcelles Assainies - Ecole Dior - Diamalaye - HLM Grand Médine - Reprise Route du Terminus -

Eglise - Route Des Niayes - Pont Sénégal Emergent - Cité Keur Khadim - Collège Hyacinthe Thiandoum - Camp Pénal - Route du Front de Terre - Cité des Eaux - Avenue bourguiba - Ecole Normale /Ecole Police - Avenue Cheikh Anta Diop (UCAD) - Marché Sham - Gueule Tapée - Rue 6 - Avenue Elhadji Malick Sy - Avenue Blaise Diagne - Avenue Jean Jaurès - Avenue de la République - Avenue Nelson Mandéla - Hôpital Le Dantec - Palais de Justice 2.

Ligne 121

Itinéraire: Terminus Scat Urban -

Mairie grand Yoff - Cité Cse - Deux voies SIPRES - Deux voies de liberté 6 - Collège Sacré Cœur - Sicap rue 10 - Lycée Blaise Diagne - Canal 4 - HLM Fass Travaux communaux - Rue 22 prolongée - RTS - Allées Papa Guèye Fall - Avenue Faidherbe - Place de L'indépendance -Albert Sarraut - Terminus Leclerc.

DAKAR DEM DIKK

Découvrez la nouvelle offre d'abonnement mensuel DDD!!!
Gagnez du temps et faites des économies en vous abonnant !

Cartes	Elèves / Etudiants	Jeunes	Enfants Fonctionnaires	Adultes Fonctionnaires	Adultes Privés
	≤ 35ans	≤ 35ans	≤ 21ans		Plus de 35 ans
	10.000	12.000	1.000	6.000	10.000
DOCUMENTS A FOURNIR	• 1 document scolaire ou universitaire	• 1 Pièce d'identification (CIN, PC, PP)	• 1 document scolaire • 1 extrait de naissance	• 1 Pièce d'identification (CIN, PC, PP)	• Pièce d'identification (CIN, PC, PP)
	• 1 Pièce d'identification (CIN, PC, PP)	• 1 Photo + 1000fcfa	• 1 bulletin de salaire du parent (la carte FNI pour les retraités de l'administration, ou la carte professionnelle pour les hommes de tenue, ou l'Attestation de prise de service pour les NI)	• 1 Bulletin de Salaire (1 des 6 derniers mois) - Ou : • 1 Bulletin de pension à défaut de la carte FNI pour les retraités de l'Administration	• 1Photo + 1000fcfa
	• 1 Photo + 1000fcfa			• 1 Copie de la carte professionnelle pour les hommes de tenue	
			• 1 Photo + 1000fcfa	• 1 Attestation de prise de service pour les NI.	• 1 Photo + 1000fcfa

Pour toute information sur nos produits et services (location, conventions, publicité, Sénégal Dem Dikk, AIDB...), veuillez nous contacter au 33 824 10 10 ou sur commercial@demdikk.com, sur www.demdikk.com ou encore sur les réseaux sociaux (Facebook et YouTube).



Ouvrez votre Multiservice Touch Point

Un **seul compte** pour **tous les services!**
Un **service clients 7j/7!**



Contactez-nous !

☎ +221 33 860 64 44 / 77 464 11 11

✉ contact@intouchgroup.net

🌐 www.intouchgroup.net

UNE SOLUTION DE TRANSPORT STRUCTURANTE POUR DAKAR : LE BUS RAPID TRANSIT



DES BUS SUR VOIES RÉSERVÉES.



STATION À ALIMENTATION SOLAIRE.



MIXITÉ DES MODES DE DÉPLACEMENTS.



**M. Abdoulaye
Daouda DIALLO**

Ministre des Infrastructures,
des Transports terrestres
et du Désenclavement



Le projet de Bus Rapid Transit (BRT) constitue aujourd'hui une des réponses majeures et les plus décisives apportées par le Président de la République, Monsieur Macky SALL, aux problèmes de mobilité de la région de Dakar. A côté du projet de Train Express Régional, avec lequel il s'intègre parfaitement, le BRT améliorera considérablement les conditions de déplacements des populations.

Caractéristiques techniques du Bus Rapid Transit (BRT)

Le projet consiste en la construction d'un corridor BRT (bus sur voies réservées) de 18,3 km entièrement séparé du trafic général, reliant le centre-ville de Dakar à la partie Nord-est de l'agglomération. Il est prévu de mettre en place 3 pôles d'échanges, 20 stations, d'aménager des espaces piétons sécurisés et de fournir une flotte de bus propres articulés, avec des systèmes d'exploitation modernes (composante 1). Le projet intègre aussi la restructuration du réseau de transport public, le mobilier urbain le long des itinéraires de rabattement, des travaux routiers sur les routes vicinales le long du couloir, et des aménagements tenant compte des modes non motorisés (composante 2). Le renforcement de capacités des acteurs et le suivi du projet sont aussi pris en compte (composante 3), de même que les activités relatives à la sécurité routière (composante 4).

Bénéfices socioéconomiques du Bus Rapid Transit (BRT)

Le projet, d'un coût total de 465 millions d'euros, est financé par la Banque mondiale, la Banque Européenne d'Investissement, le Fonds Vert pour le Climat et l'Etat du Sénégal. Les principaux marchés seront attribués au début du second semestre de l'année 2019. La durée des travaux est prévue sur 30 mois. En plus de la régularité et du confort offerts par les bus capacitaires, le système BRT permettra, sur les zones les plus densément peuplées et congestionnées de Dakar, d'acheminer 300 000 voyageurs par jour, avec des temps de parcours réduits de moitié (90 à 45 minutes). Ainsi, 69 % des dakarois pourront accéder au centre-ville en moins d'une heure en transport public contre 57 % aujourd'hui.



**Dr Thierno
Birahim AW**

Directeur Général du CETUD



Les perspectives de croissance démographique (3,5 millions d'habitants aujourd'hui, 5 millions en 2030) et urbaine de l'agglomération dakaroise incitent à la modernisation des systèmes de transports. Investir dans des projets de transports publics structurants, permettra d'atteindre efficacement les objectifs de croissance économique, de performance environnementale et d'équité sociale indiqués dans le Plan Sénégal Émergent.

DÉCLARATION DE PHUMZILE MLAMBO-NGCUKA,
SOUS-SECRÉTAIRE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES ET DIRECTRICE EXÉCUTIVE D'ONU FEMMES,
À L'OCCASION DE LA JOURNÉE INTERNATIONALE DES FEMMES

« Penser équitablement, bâtir intelligemment, innover pour le changement »

À l'heure où l'innovation prime, façonne et change la manière de vivre des personnes partout dans le monde, nous devons veiller à ce que son utilisation ait un impact positif sur la vie des femmes et des filles. Cela signifie qu'il faut veiller à ce que les femmes et les filles ne soient pas seulement des consommatrices d'innovations, mais qu'elles aient leur place en tant qu'innovatrices. Grâce à leur participation, la conception et l'exécution de solutions peuvent répondre aux besoins uniques des femmes et des filles, de la création d'un travail décent à la fourniture de produits, de services et d'infrastructures pour les femmes de tous les horizons. Le thème de la Journée internationale des femmes cette année « Penser équitablement, bâtir intelligemment, innover pour le changement » place l'innovation au cœur des efforts qui doivent être accomplis pour mieux refléter les besoins et les points de vue des femmes et des filles et pour surmonter les obstacles auxquels elles se heurtent au niveau des services publics ou des possibilités qui leur sont offertes.

L'éloignement ne doit plus être un facteur d'exclusion si la technologie de l'argent mobile et les paiements numériques permettent aux ménages, même les plus isolés, de recevoir les prestations sociales auxquelles ils ont droit. L'absence d'un accès par la route ne doit plus empêcher les patients de recevoir les médicaments pouvant leur sauver la vie, grâce à des inventions intelligentes comme celle de cette jeune Nigériane de 15 ans, Eno Ekanem, qui a mis au point un drone pour effectuer des livraisons dans les zones rurales, contrôlées par messagerie SMS.

Le manque d'éclairage électrique n'a pas empêché Lorina Karway, sage-femme, de mettre au monde

des bébés en pleine nuit dans des zones très reculées du Libéria : en effet, elle a réussi à improviser en utilisant la lampe de son téléphone portable. Néanmoins, aujourd'hui, des lampes solaires simples, à faible coût et fabriquées par des femmes, ont apporté une solution créative et durable à Lorina Karway et à de nombreux centres de santé et foyers particuliers qui, jusque-là, n'avaient pas accès à l'infrastructure énergétique. Cette invention majeure qui donne accès à un type d'énergie renouvelable moderne pourra être développée à l'avenir pour en faciliter davantage l'usage.

Les idées innovantes et pertinentes des femmes apportent



également des changements transformateurs aux infrastructures à grande échelle, qu'elles soient tangibles ou virtuelles. Notre plateforme entrepreneuriale «Buy from Women» utilise la technologie mobile pour connecter les agricultrices et les coopératives à l'information, aux finances et aux marchés, optimisant ainsi la chaîne d'approvisionnement pour les femmes. L'énorme projet énergétique solaire «Senergy» de Dakar, au Sénégal, s'est appuyé sur l'opinion des femmes dans une optique de développement, ce qui a permis d'apporter des améliorations profitant à toutes et tous, telles que la modernisation de l'école locale, le financement d'une association de microcrédit pour promouvoir les petites entreprises des femmes dans la zone, ou encore des locaux pour une

unité maternelle. Marwa al-Sabouni, architecte syrienne qui s'est vu décerner un prix pour sa vision relative au réaménagement du quartier rasé de Baba Amr, dans la ville de Homs, a proposé des moyens en vue de rétablir la coopération, la cohésion sociale ainsi qu'un sentiment d'identité à la suite des dévastations causées par la guerre.

L'innovation et la technologie sont à l'image de leurs concepteurs et réalisateurs. Si l'on sait que les algorithmes déterminent de plus en plus la sélection et la réponse, nous devons réagir face à l'évidence, encore aujourd'hui vérifiée, selon laquelle les femmes sont trop souvent absentes des données sur lesquelles les décisions sont fondées. Les « mégadonnées » ne constituent une base fiable pour la prise de décision que si elles s'appuient sur un ensemble d'informations impartiales.

Celles et ceux appartenant à des groupes sous-représentés et marginalisés en raison de leur race, de leur origine ethnique, de leur orientation sexuelle ou de leur condition socioéconomique, doivent également avoir la possibilité de créer et de donner leur avis sur ce qui est créé par d'autres, dans de multiples domaines : il peut s'agir de planification urbaine pour

veiller à la sécurité des passants et des piétons avec de simples mesures, telles qu'un meilleur éclairage urbain et des allées piétonnes, qui sont prises à partir d'enregistrements de données concernant les zones « rouges » où se produisent des attaques ou des actes de harcèlement ; il peut s'agir de la construction de toilettes qui répondent aux besoins des femmes lorsqu'elles ont leurs règles ; ou bien de l'utilisation de la biométrie en tant que preuve d'identité pour remplacer les documents officiels que de nombreuses femmes ne possèdent pas ou ne contrôlent pas. Dans chacun de ces scénarios, il est essentiel que l'innovation et la technologie tiennent compte d'une perspective de genre afin d'éliminer les obstacles et d'accélérer les progrès en faveur de l'égalité des sexes.

Notre Coalition mondiale de l'innovation pour le changement, réunissant des représentants du secteur privé, des milieux universitaires et d'institutions à but non lucratif, vise à développer le marché de l'innovation et à œuvrer en faveur des femmes, pour ainsi parvenir plus rapidement à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes.

Les femmes et les filles doivent se voir offrir la chance de contribuer à de réels changements et à l'adaptation des politiques, des services et des infrastructures qui ont un impact sur leurs vies. Nous l'avons vu lors des marches récentes d'action pour le climat en Europe et ailleurs dans le monde : elles sont prêtes.

Lorsque nous mettons sur le devant de la scène celles et ceux qui sont les moins entendus, les moins visibles — qu'il s'agisse d'individus ou des centaines de millions de travailleuses et travailleurs du secteur informel qui actuellement ne sont pas écoutés, ou si peu, au niveau des actions de planification officielle ou de protection financière en cas de mauvais état de santé, de besoins de garde d'enfant et d'un âge plus avancé — nous nous attaquons aux problèmes sociaux les plus profonds et nous pouvons voir se réaliser les progrès que nous souhaitons.

JOURNÉE INTERNATIONALE DES FEMMES 2019

« Penser équitablement, bâtir intelligemment, innover pour le changement »

La Journée internationale de femme, célébrée tous les ans le 8 mars, aura pour thème l'année prochaine « Penser équitablement, bâtir intelligemment, innover pour le changement »

La thématique propose de réfléchir aux moyens innovants permettant de faire progresser l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, notamment dans les domaines suivants : les systèmes de protection sociale, l'accès aux services publics et la construction d'infrastructures durables.

La réalisation des ambitieux Objectifs de développement durable (ODD) exige des changements transformateurs, des approches intégrées et de nouvelles solutions, en particulier lorsqu'il est question de la promotion de l'égalité des sexes et de l'autonomisation de toutes les femmes et les filles. L'observation des courbes actuelles laisse entrevoir que les actions en cours ne suffiront pas pour l'instauration d'une Planète 50-50 d'ici 2030. Des approches novatrices, capables de rompre avec le statu quo, sont essentielles pour éliminer les obstacles structurels et faire en sorte

qu'aucune femme ni aucune fille ne soit laissée de côté.

L'innovation et la technologie offrent certes des possibilités sans précédent, mais les tendances font apparaître une fracture numérique croissante entre les sexes, les femmes étant sous-représentées dans les domaines de la science, la technologie, l'ingénierie, les mathématiques et le design. Elle constitue un obstacle les empêchant d'être à l'origine ou d'avoir une incidence sur les innovations qui sont nécessaires et doivent tenir compte des spécificités, de façon à favoriser une transformation positive de la société. Que l'on parle des services bancaires mobiles, de l'intelligence artificielle ou de l'Internet des objets, il est essentiel que les idées et les expériences des femmes interviennent également dans la conception et la mise en œuvre des innovations qui façonneront les sociétés de demain.

Faisant écho au thème prioritaire de la 63^e Commission de la condition de la femme (CSW63), la Journée internationale des

femmes 2019 s'adressera aux grands de l'industrie, aux jeunes pousses ou « startups » qui changent la donne, aux entrepreneurs sociaux, à toutes celles et tous ceux qui militent en faveur de l'égalité des sexes ainsi qu'aux femmes innovatrices, afin d'envisager comment l'innovation peut aider à éliminer les obstacles et à accélérer le progrès vers l'égalité des sexes, encourager les investissements dans des systèmes sociaux sensibles à la dimension de genre et bâtir des services et infrastructures adaptés aux besoins des femmes et des filles. Le 8 mars 2019, soyez à nos côtés pour augurer d'un avenir où l'innovation et la technologie ouvriront de nouvelles portes aux femmes et aux filles, afin qu'elles puissent jouer un rôle actif dans la mise en place de systèmes plus inclusifs, de services efficaces et d'infrastructures durables qui serviront à atteindre plus rapidement les ODD et l'égalité des sexes.

MUSCULATION

Les principales erreurs à éviter

Vous souhaitez atteindre vos objectifs en musculation ? Attention à ne pas faire n'importe quoi ! Découvrez les principales erreurs à ne pas commettre si vous souhaitez progresser et ne pas vous blesser

Erreur n°1 : Vouloir trop en faire
Motivé comme jamais pour débiter un nouveau programme de musculation, vous passez des heures chaque jour à la salle de sport avec des séances à n'en plus finir. Attention à ne pas confondre quantité et qualité ! Mieux vaut réaliser un entraînement intensif de 45 minutes qu'un entraînement long et ennuyant de 2h.

Par ailleurs, inutile de vous entraîner tous les jours. Un entraînement trop fréquent ne permet pas un repos optimal du système nerveux et musculaire, et les séances deviennent alors de moins en moins productives.

Erreur n°2 : Ne pas mettre assez d'intensité
Beaucoup de pratiquants de musculation ont l'impression de faire des séances intensives et productives alors qu'il n'en est rien ! Nombreux sont ceux qui ne chargent pas assez lourd, ne cherchent pas à progresser et à se dépasser. Ils restent sur leur acquis en pensant que leurs entraînements leur permettront d'atteindre leurs objectifs, et au final ne progressent plus et perdent leur motivation.

Erreur n°3 : Négliger l'alimentation
"L'exercice est roi. La nutrition est reine. Mettez-les ensemble et vous obtenez un royaume."
Voici une citation que nous donnons régulièrement à nos sportifs pour qu'ils comprennent l'importance de l'alimentation dans le cadre de la performance sportive.

Que vous ayez comme objectif de perdre du poids ou de prendre du muscle, la qualité de votre nutrition sera primordiale pour arriver à vos fins. Oubliez le dogme : 70 % entraînement et 30 % alimentation... Cela ne représente rien et ne vous amènera à rien. Pensez plutôt : 100 % Entraînement et 100 % Alimentation pour 200 % de motivation.

Pour aller plus loin :
Musculation : comment bien s'alimenter ?

Erreur n°4 : Négliger le repos
N'avez-vous pas déjà entendu que le repos était capital pour la santé, qu'il fallait dormir suffisamment pour être en forme ? En effet, le sommeil est essentiel au bon fonctionnement de notre organisme mais il est d'autant plus important pour un pratiquant de musculation.

Ainsi, pour bien récupérer et

progresser, un pratiquant de musculation aurait besoin d'au moins 8, voir 9h de sommeil par nuit, accompagné d'une sieste de 20 mn par jour. Le muscle a besoin de repos pour se développer (anabolisme musculaire) et le sommeil est essentiel à notre croissance musculaire.

Erreur n°5 : Griller les étapes
Nombreux sont les pratiquants de musculation qui veulent toujours faire plus qu'ils ne peuvent. En salle, nous observons ainsi régulièrement des sportifs soulever des charges qu'ils ne maîtrisent pas ou bien utiliser des techniques d'intensification alors qu'ils ne maîtrisent pas les bases de l'entraînement.

Transposons cet exemple à la course de voiture : un débutant ne s'amusera pas à piloter une F1 alors qu'il maîtrise à peine la conduite d'un kart. En musculation c'est pareil ! Si vous débutez, nous vous conseillons de suivre notre programme de musculation pour débutant.

Erreur n°6 : Vouloir s'entraîner comme le voisin
Votre programme de musculation vous lasse, vous voulez changer et suivre le dernier entraînement à la mode ou pire encore... copier celui du voisin. C'est la meilleure chose à faire si vous souhaitez passer complètement à côté de votre objectif, et en prime risquer de vous blesser !

Il faut savoir que chacun est différent et que les programmes doivent être personnalisés selon différents facteurs. L'objectif, le passé sportif, l'expérience, ou encore la morphologie sont des facteurs à prendre en compte pour établir un programme d'entraînement.

Pour bénéficier d'un programme de musculation 100 % sur-mesure, n'hésitez pas à vous faire accompagner par un coach sportif professionnel. Découvrez nos services

Erreur n°7 : Négliger l'échauffement

L'échauffement fait partie intégrante de votre entraînement ! Il a plusieurs intérêts comme par exemple prévenir les blessures, améliorer les performances et la récupération. L'échauffement permet, comme son nom l'indique, d'échauffer le corps et donc de le préparer à l'effort. En musculation, nous vous conseillons de débiter par un échauffement global sur appareil

de cardio (rameur, elliptique...) puis de terminer par un échauffement spécifique en réalisant quelques répétitions des exercices prévus dans le corps de votre séance, avec une augmentation progressive des charges. A lire également : Pourquoi et Comment bien s'échauffer avant un séance de sport ?

Erreur n°8 : Négliger la technique

Lorsque vous rentrez dans la salle de musculation, laissez votre ego au vestiaire ! Nous voyons trop souvent des pratiquants qui ne pensent qu'à une seule chose : porter le plus lourd possible sans respecter la technique d'exécution. Cette catégorie de sportif finit un jour ou l'autre par se blesser, les obligeant alors à abandonner la musculation pendant plusieurs semaines à plusieurs mois... voir définitivement !

Erreur n°9 : Faire des exercices qui ne vous correspondent pas
Il est très important en musculation d'apprendre à se connaître d'un point de vue morpho-anatomique. Chaque individu est différent morphologiquement et certains exercices ne nous correspondent pas. Nous pouvons par exemple le constater lors de l'exercice de squat : plus le sportif a de longs segments inférieurs, plus le mouvement sera difficile à réaliser et dangereux pour le rachis lombaire.

Erreur n°10 : S'entraîner au hasard
L'entraînement au hasard mène à des faibles résultats et à un risque de blessure accru. Un programme de musculation non réfléchi ne permet pas de progresser sur le moyen/long terme et cela aura comme conséquence la démotivation.

Suivre un entraînement personnalisé est bien plus intéressant car chaque exercice est sélectionné selon vos caractéristiques personnelles dont la morpho-anatomie (Erreur numéro 9). Cela aura pour but de vous faire progresser intelligemment tout en préservant votre santé, car on le rappelle : la musculation peut rapidement causer des blessures si elle est mal encadrée.

Pour bénéficier d'un programme de musculation 100 % sur-mesure, n'hésitez pas à vous faire accompagner par un coach sportif professionnel. Découvrez nos services

Erreur n°11 : Négliger certaines parties du corps



Qui n'a jamais vu des sportifs avec des jambes de flamants roses au torse musclé ?

L'équilibre et l'harmonie musculaire sont très importants pour 2 raisons majeures : être complet physiquement et éviter les blessures.

Erreur n°12 : Faire des heures interminables de cardio

Qui n'a jamais passé plus d'une heure sur le tapis de course ou l'elliptique en pensant qu'il brûlera un maximum de graisses ? Encore une idée reçue ! Une heure de cardio à intensité modérée entrainera une dépense calorique quasiment similaire à une heure de fitness ou de musculation intensive. De plus, le travail musculaire induit par des exercices de musculation avec charges aura un impact positif sur le métabolisme, en l'activant durant près de 48h après votre entraînement.

Pour aller plus loin : Faut-il privilégier la musculation ou le cardio pour perdre du poids ?

Erreur n°13 : Ne pas s'étirer
Fatigué voir exténué après une séance de musculation intensive, nous avons tous connu la flemme de s'étirer à la fin de l'entraînement. Il faut savoir que le système musculo-squelettique est mis à rude épreuve lors de la pratique d'exercices physiques (cardio et musculation), et il est important que ce dernier connaisse des périodes de récupération et d'apaisement. Les étirements réalisés en fin de séance auront pour but de ramener le

corps au calme et permettront également aux muscles de retrouver leur taille initiale.

Pour aller plus loin : Tout savoir sur les étirements

Erreur n°14 : Se gaver de compléments alimentaires

Nous souhaitons tous atteindre nos objectifs rapidement, et comme nous l'avons vu au début de cet article, l'un des piliers de notre progression en musculation est l'alimentation.

Qui dit alimentation dis aussi complémentation alimentaire.

Il est clair que le marché des compléments alimentaires est en pleine croissance et les distributeurs nous en mettent plein la

vue avec leur publicité : « Sécher rapidement », « Prise de masse extrême », des complexes multivitaminés comprenant plus de 50 vitamines, des protéines de sèche, de masse à n'en plus finir... Bref, sachez que seule

une alimentation naturelle et qualitative aura un réel impact sur votre progression. Si dans certaines situations il pourra être intéressant de prendre des compléments alimentaires, ceux-ci

devront être rigoureusement sélectionnés, et l'avis d'un coach est fortement recommandé.

Erreur n°15 : Faire trop d'exercices d'isolation

En musculation nous différencions les exercices de base aux exercices d'isolation. Les exercices de base, poly-articulaires, font intervenir plusieurs groupes musculaires (ex. : développé

couché, squat, soulevé de terre) contrairement aux exercices d'isolation qui ne font intervenir qu'un seul muscle (ex. : élévations latérales, kickback, curl incliné). Vous comprenez bien qu'il est bien plus intéressant de s'entraîner avec des exercices de base pour travailler un maximum de groupes musculaires sans passer des heures à la salle. Musculation : les principales erreurs à éviter

Vous souhaitez atteindre vos objectifs en musculation ? Attention à ne pas faire n'importe quoi ! Découvrez les principales erreurs à ne pas commettre si vous souhaitez progresser et ne pas vous blesser.

Erreur n°1 : Vouloir trop en faire Motivé comme jamais pour débiter un nouveau programme de musculation, vous passez des heures chaque jour à la salle de sport avec des séances à n'en plus finir. Attention à ne pas confondre quantité et qualité ! Mieux vaut réaliser un entraînement intensif de 45 minutes qu'un entraînement long et ennuyant de 2h. Par ailleurs, inutile de vous entraîner tous les jours. Un entraînement trop fréquent ne permet pas un repos optimal du système nerveux et musculaire, et les séances deviennent alors de moins en moins productives.

Erreur n°2 : Ne pas mettre assez d'intensité Beaucoup de pratiquants de musculation ont l'impression de faire des séances intensives et productives alors qu'il n'en est rien ! Nombreux sont ceux qui ne chargent pas assez lourd, ne cherchent pas à progresser et à se dépasser. Ils restent sur leur acquis en pensant que leurs entraînements leur permettront d'atteindre leurs objectifs, et au final ne progressent plus et perdent leur motivation.

Erreur n°3 : Négliger l'alimentation "L'exercice est roi. La nutrition est reine. Mettez-les ensemble et vous obtenez un royaume." Voici une citation que nous donnons régulièrement à nos sportifs pour qu'ils comprennent l'importance de l'alimentation dans le cadre de la performance sportive.

Que vous ayez comme objectif de perdre du poids ou de prendre du muscle, la qualité de votre nutrition sera primordiale pour arriver à vos fins. Oubliez le dogme : 70 % entraînement et 30 % alimentation... Cela ne représente rien et ne vous amènera à rien. Pensez plutôt : 100 % Entraînement et 100 % Alimentation pour 200 % de motivation.

Pour aller plus loin : Musculation : comment bien s'alimenter ? Erreur n°4 : Négliger le repos N'avez-vous pas déjà entendu que le repos était capital pour la santé, qu'il fallait dormir suffisamment pour être en forme ? En effet, le sommeil est essentiel au bon fonctionnement de notre organisme mais il est d'autant plus important pour un pratiquant de musculation.

Ainsi, pour bien récupérer et pro-

gresser, un pratiquant de musculation aurait besoin d'au moins 8, voir 9h de sommeil par nuit, accompagné d'une sieste de 20 mn par jour. Le muscle a besoin de repos pour se développer (anabolisme musculaire) et le sommeil est essentiel à notre croissance musculaire.

Erreur n°5 : Griller les étapes Nombreux sont les pratiquants de musculation qui veulent toujours faire plus qu'ils ne peuvent. En salle, nous observons ainsi régulièrement des sportifs soulever des charges qu'ils ne maîtrisent pas ou bien utiliser des techniques d'intensification alors qu'ils ne maîtrisent pas les bases de l'entraînement. Transposons cet exemple à la course de voiture : un débutant ne s'amusera pas à piloter une F1 alors qu'il maîtrise à peine la conduite d'un kart. En musculation c'est pareil ! Si vous débutez, nous vous conseillons de suivre notre programme de musculation pour débutant.

Erreur n°6 : Vouloir s'entraîner comme le voisin Votre programme de musculation vous lasse, vous voulez changer et suivre le dernier entraînement à la mode ou pire encore... copier celui du voisin. C'est la meilleure chose à faire si vous souhaitez passer complètement à côté de votre objectif, et en prime risquer de vous blesser !

Il faut savoir que chacun est différent et que les programmes doivent être personnalisés selon différents facteurs. L'objectif, le passé sportif, l'expérience, ou encore la morphologie sont des facteurs à prendre en compte pour établir un programme d'entraînement. Pour bénéficier d'un programme de musculation 100 % sur-mesure, n'hésitez pas à vous faire accompagner par un coach sportif professionnel. Découvrez nos services

Erreur n°7 : Négliger l'échauffement L'échauffement fait partie intégrante de votre entraînement ! Il a plusieurs intérêts comme par exemple prévenir les blessures,

améliorer les performances et la récupération. L'échauffement permet, comme son nom l'indique, d'échauffer le corps et donc de le préparer à l'effort. En musculation, nous vous conseillons de débiter par un échauffement global sur appareil de cardio (rameur, elliptique...) puis de terminer par un échauffement spécifique en réalisant quelques répétitions des exercices prévus dans le corps de votre séance, avec une augmentation progressive des charges.

A lire également : Pourquoi et Comment bien s'échauffer avant une séance de sport ?

Erreur n°8 : Négliger la technique Lorsque vous rentrez dans la salle de musculation, laissez votre ego au vestiaire ! Nous voyons trop souvent des pratiquants qui ne pensent qu'à une seule chose : porter le plus lourd possible sans respecter la technique d'exécution. Cette catégorie de sportif finit un jour ou l'autre par se blesser, les obligeant alors à abandonner la musculation pendant plusieurs semaines à plusieurs mois... voir définitivement !

Erreur n°9 : Faire des exercices qui ne vous correspondent pas Il est très important en musculation d'apprendre à se connaître d'un point de vue morpho-anatomique. Chaque individu est différent morphologiquement et certains exercices ne nous correspondent pas. Nous pouvons par exemple le constater lors de l'exercice de squat : plus le sportif a de longs segments inférieurs, plus le mouvement sera difficile à réaliser et dangereux pour le rachis lombaire.

Erreur n°10 : S'entraîner au hasard L'entraînement au hasard mène à des faibles résultats et à un risque de blessure accru. Un programme de musculation non réfléchi ne permet pas de progresser sur le moyen/long terme et cela aura comme conséquence la démotivation.

Suivre un entraînement personnalisé est bien plus intéressant car chaque exercice est sélection-

né selon vos caractéristiques personnelles dont la morpho-anatomie (Erreur numéro 9). Cela aura pour but de vous faire progresser intelligemment tout en préservant votre santé, car on le rappelle : la musculation peut rapidement causer des blessures si elle est mal encadrée.

Pour bénéficier d'un programme de musculation 100 % sur-mesure, n'hésitez pas à vous faire accompagner par un coach sportif professionnel. Découvrez nos services

Erreur n°11 : Négliger certaines parties du corps Qui n'a jamais vu des sportifs avec des jambes de flamants roses au torse musclé ?

L'équilibre et l'harmonie musculaire sont très importants pour 2 raisons majeures : être complet physiquement et éviter les blessures.

Erreur n°12 : Faire des heures interminables de cardio

Qui n'a jamais passé plus d'une heure sur le tapis de course ou l'elliptique en pensant qu'il brûlera un maximum de graisses ? Encore une idée reçue ! Une heure de cardio à intensité modérée entrainera une dépense calorique quasiment similaire à une heure de fitness ou de musculation intensive. De plus, le travail musculaire induit par des exercices de musculation avec charges aura un impact positif sur le métabolisme, en l'activant durant près de 48h après votre entraînement.

Pour aller plus loin : Faut-il privilégier la musculation ou le cardio pour perdre du poids ?

Erreur n°13 : Ne pas s'étirer Fatigué voir exténué après une séance de musculation intensive, nous avons tous connu la flemme de s'étirer à la fin de l'entraînement. Il faut savoir que le système musculo-squelettique est mis à rude épreuve lors de la pratique d'exercices physiques (cardio et musculation), et il est important que ce dernier connaisse des périodes de récupération et d'apaisement. Les étirements réalisés en fin de séance auront pour but de ramener le corps au calme et permettront

également aux muscles de retrouver leur taille initiale. Pour aller plus loin : Tout savoir sur les étirements Erreur n°14 : Se gaver de compléments alimentaires Nous souhaitons tous atteindre nos objectifs rapidement, et comme nous l'avons vu au début de cet article, l'un des piliers de notre progression en musculation est l'alimentation. Qui dit alimentation dis aussi complément alimentaire.

Il est clair que le marché des compléments alimentaires est en pleine croissance et les distributeurs nous en mettent plein la vue avec leur publicité : « Sécher rapidement », « Prise de masse extrême », des complexes multivitaminés comprenant plus de 50 vitamines, des protéines de sèche, de masse à n'en plus finir... Bref, sachez que seule une alimentation naturelle et qualitative aura un réel impact sur votre progression. Si dans certaines situations il pourra être intéressant de prendre des compléments alimentaires, ceux-ci devront être rigoureusement sélectionnés, et l'avis d'un coach est fortement recommandé.

Erreur n°15 : Faire trop d'exercices d'isolation

En musculation nous différencions les exercices de base aux exercices d'isolation. Les exercices de base, poly-articulaires, font intervenir plusieurs groupes musculaires (ex. : développé couché, squat, soulevé de terre) contrairement aux exercices d'isolation qui ne font intervenir qu'un seul muscle (ex. : élévations latérales, kickback, curl incliné). Vous comprenez bien qu'il est bien plus intéressant de s'entraîner avec des exercices de base pour travailler un maximum de groupes musculaires sans passer des heures à la salle.

Les bonnes raisons d'acheter la carte de membres de l'UNCS

1- Vous avez un service permanent ouvert du lundi au vendredi de 8h à 17h qui prend en charge les réclamations des membres de l'UNCS, au cas où vous avez une demande, une réclamation, un problème ou une revendication avec :

2- la SDE, la SENELEC, l'ONAS,

3- Que vous peinez à traiter auprès de la mairie, de la préfecture, de la sous-préfecture, de la police, la gendarmerie, du trésor, des impôts et domaines, d'une société de transport, d'une société publique ou privée, de l'IPRES, de la CSS, de la dette viagère, l'UNCS s'en occupe ;

4- auprès de votre logeur, d'une agence ou d'un promoteur immobilier, de votre employeur, d'une structure sanitaire, d'une administration publique ou privée, l'UNCS s'en occupe ;

5- votre banque, votre assurance, votre institution de micro finance.

6- Si un vendeur ne vous satisfait pas sur la qualité, l'hygiène, les conditions de vente, les prix illicites

Contactez- nous

Adresse : UNION NATIONALE DES CONSOMMATEURS DU SENEGAL (UNCS)

BP 6340 Dakar-Etoile Sicap amitié 1 n°3065 Dakar - Tel : 77 618 93 00 / 77 538 44 91/ 77 656 85 02 / 33 896 69 90-

Email : uncs2007@gmail.com

Conditions d'adhésion : acheter la carte de membre à 1000f appartenir ou créer une cellule. La cellule comprend au moins 10 personnes.

Abonnez-vous à votre journal « COCO » à 10.000f, il est mensuel et diffuse vos messages



EDUCATION ENSEIGNEMENT ET VIOLENCE

Le ver est dans le fruit

« Dis-moi quelle jeunesse tu as, je te dirai quel peuple tu auras demain ». Cet adage plein de réalisme interpelle aussi bien nos dirigeants en République que les parents que nous sommes.

Tout récemment les médias nous informent que, dans la seule région de Kaolack, environ sept milliards du budget national venaient d'être injectés dans l'éducation nationale pour appuyer le programme de résorption des abris provisoires tant décriés par les enseignements. Dans la même veine, le gouvernement venait de revaloriser les bourses d'excellence qui, à ce qu'il paraît, seraient passées de 195.000 Fcfa, à 430.000 F cfa par mois. Cela ne concerne que la portion bénéficiaire parmi les 11.000 étudiants que nous comptons en France ; il est bon de rappeler que pour l'année en cours, l'Enseignement Supérieur a accueilli environ 45.000 bacheliers qui seront proportionnellement répartis entre les Universités publiques et les Etablissements d'enseignement supérieur privé.

C'est dire que les pouvoirs publics, bien qu'ils ne soient pas

exempts de critiques, font de louables efforts pour doter le pays en ressources humaines de qualité.

Dans une populations où les jeunes constituent, selon les statistiques, plus de 60%, il serait très édifiant de déterminer le taux réel de scolarisation car de cette tranche sortiraient les cerveaux qui, plus tard, auront en charge les destinées de notre Nation. A cet égard, il est, à priori rassurant d'apprendre que les filières scientifiques et les grandes écoles commerciales comme HEC, ESSEC, Sciences Pô sont celles vers lesquelles se dirigent la plupart de nos étudiants à l'étranger. Mais d'où vient donc ce malaise, cette fracture entre la jeunesse et les aînés du deuxième et troisième âge? Cette jeunesse au verbe acéré, au comportement généralement en porte-à-faux avec nos normes sociales, au point qu'une très haute autorité de chez nous l'ait, un temps de tourmente, qualifiée de « *jeunesse malsaine* » ?

La dérive maximaliste qui la caractérise est-elle un fait de société universel ? Ces interrogations

vont à nous parents qui portons une lourde responsabilité dans ce que nous considérons comme « tares » du haut de notre position d'adultes ou vieux de 2ème et 3ème âge.

La fracture avérée entre les générations jeunes et celles des quinquas et sexas n'est pas entièrement imputable à des politiques publiques inadaptées comme on a tendance à le faire croire. En vérité, en faisant une introspection objective dans notre société, nous nous rendons compte que le ver était déjà dans le fruit bien avant le passage du gué à l'âge de 15 ans ; mais nous refusons de regarder dans le miroir de peur qu'il ne nous renvoie le reflet de nos manquements dans la prise en charge d'une éducation de base devenue trop permissive. En résumé, tout est dans la nature des jeunes et non dans un supposé système sur qui on se défait en toute commodité. Pour cause, descendons dans une famille sénégalaise classique, cellule de base de la société où se forme la personnalité de tout individu. Le duo père-mère, supposé incarner le modèle, la référence à copier par l'enfant, est générale-



ment ivanescent, happé par l'emprise dure du quotidien; on considère, à tort, que l'essentiel c'est arriver à nourrir la progéniture.

Les enfants sont de ce fait livrés à la rue et on en oublie que l'appellation « enfants de la rue » ne concerne pas uniquement les « talibés » mais aussi ceux-là qui errent hors de leurs domiciles quand ils ne sont pas à l'école ou dans leurs foyers.

Dans la rue ils apprennent l'insulte facile et les comportements polissons qu'ils colportent à la maison sans que les parents n'y prêtent attention; c'est là qu'on trouve les germes de la violence. Ainsi dès le jeunes âge, ce sont des obscénités à vous couper le souffle qui sont proférées avec désinvolture, dans l'indifférence coupable des adultes. L'Internet et

le numérique font le reste du basculement dans l'indécence, de par la prolifération des clichés négatifs qu'ils véhiculent ; c'est là que la responsabilité des pouvoirs publics est engagée parce qu'ils devraient instituer un système de contrôle de régulation et de filtrage des programmes de télévisions.

La reconstruction d'une société des valeurs au Sénégal, est une œuvre colossale qui nous concerne tous et qu'on ne devrait pas déléguer à l'enseignement et au « système » uniquement. Le ver est déjà dans le fruit; oeuvrons de concert à son éradication.

La Rédaction

ENERGIE

La Senelec et la TRANSITION ENERGÉTIQUE

L'Energie, plus particulièrement l'électricité, est parmi les produits de consommation qui impactent profondément la vie de nos populations ; elle déterminent dans une large mesure les plans de développement de nos jeunes nations au Sud du Sahara.

Chez nous au Sénégal, les pouvoirs publics qui se sont relayés dans la gestion de l'Etat ont très tôt compris que le développement de nos entreprises passe par la

maîtrise de l'Energie ; ainsi, différentes stratégies ont été tentées par les différents régimes, avec plus ou moins de réussite.

Jusqu'en l'an 2000, notre fleuron national en situation de monopole dans le secteur de l'énergie, la SENELEC, opérait sous l'impulsion d'un tandem étranger, Hydro Québec et Elliot. Au moment de l'alternance, cette filière d'importance transversale était plutôt mal en point, à l'image d'un pays essoufflé par deux décennies d'a-

justement structurel particulièrement pénibles. Le Sénégal sortait la tête de l'eau après une longue immersion dans la déferlante des institutions de Breton Woods.

La dette lavée, le nouveau pouvoir tout déterminé à donner des orientations innovantes décida de remettre la gestion de la SENELEC sous le contrôle e l'Etat ; cette orientation ne s'avèrera pas concluante puisqu'il en résulta une perte évaluée à 55 milliards en 2010, des délestages intempe-

tifs qui engendrèrent de grandes turbulences sociales. Puis survint la 2ème alternance à la tête de l'Etat qui consacra l'événement de l'actuel locataire du Palais de la république.

Dans un contexte mondial où la dégradation de l'environnement et la dégradation de la couche d'ozone étaient une préoccupation majeure, les nouveaux dirigeants firent l'option de privilégier l'utilisation de l'électricité au détriment des énergies fossiles classiques, source d'émission de CO2, si néfaste à l'environnement. La politique volontariste du nouveau Président pour la maîtrise de l'Energie obligea à restructurer le secteur pour doubler la capacité du parc e la SENELEC et augmenter sa capacité de production. En même temps, le concept de mix énergétique fut mis en œuvre avec l'installation de deux grandes centrale solaire à Bokhol et à Malicounda. Les résultats enregistrés récemment sont satisfaisant puisqu'ils font état d'un bénéfice de 36 milliards en 2017, avec une production suffisante pour couvrir la demande.

Ce concept de mix énergétique avec le solaire paraît, pour nous consommateurs qui portons une attention particulière aux couches sociales défavorisées, la voie indiquée, en effet le Soleil quasi-permanent qui inonde toute la zone sahéenne l'année durant est une source intarissable, comparativement au pétrole dont la découverte récente nous fait déjà bâtir des châteaux sur la lune. Ne perdons pas de vue que malgré l'embellie de la SENELEC, les zones péri-urbaines et rurales sont encore en majeure partie privées d'électricité et expriment leur ras-le-bol par une récurrence de foulards rouges. Nos gouvernants qui prônent un développement harmonieux et inclusif devraient y réfléchir sérieusement. Les obstacles qui empêchent l'énergie solaire, considérée à tort comme l'énergie du pauvre, de prendre un envol doivent être levés si nous voulons réussir e pari d'un développement endogène sobre en carbone.

La Rédaction



pour
apprendre



pour
entreprendre

L'énergie de tous les possibles



pour
aider les
autres



pour
enchanter



senelec

AXIMA