



Revue du Laboratoire Africain de Démographie et  
des Dynamiques Spatiales

**ISSN: 2707-0395**

*N°10 \_ Décembre 2023*

“

Mieux comprendre l'espace

”

Département de Géographie  
Université Alassane Ouattara

Courriel : [revuegeovision@gmail.com](mailto:revuegeovision@gmail.com)

Site web : [www.revuegeovision.laboraddys.org](http://www.revuegeovision.laboraddys.org)

## INDEXATIONS



TOGETHER WE REACH THE GOAL

Journal details : <http://sjifactor.com/passport.php?id=23386>



<https://reseau-mirabel.info/revue/17310/Geovision>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/150985>

**ADMINISTRATION DE LA REVUE**

**Directeur de publication** : Pr MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

**Rédacteur en chef** : Pr LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

**Rédacteur en chef adjoint** : Dr ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

**SECRETARIAT DE RÉDACTION**

Dr DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr FOFANA Bakary, Géographe, Chercheur Indépendant

Dr ADOU Bosson Camille, Géographe, Enseignant-Chercheur, Université de Bondoukou (Côte d'Ivoire)

Dr TANOH Ané Landry, Géographe, Chercheur Indépendant

**COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE**

Pr MOUSSA Diakité, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr AFFOU Yapi Simplicie, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr BROU Yao Téléphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr Ibrahim SYLLA, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr LOUKOU Alain François, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr VEI Kpan Noel, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ZAH Bi Tozan, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) DIOMANDÉ Béh Ibrahim, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

Dr (MC) SORO Nabegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ETTIEN Dadja Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

## INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse compris) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

**1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :** 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

**2. Les illustrations :** les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

**3. Notes et références :** 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (D. MOUSSA, 2018, p. 10) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : D. MOUSSA (2018, p. 10).

**4. La bibliographie :** elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :

- *pour un article* : LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage* : HAUHOUOT Asseyo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- *pour les mémoires et les thèses* : DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.- *pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque* : BÉCHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- Pour les documents électroniques : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : [http://www.ins.ci/n/documents/travail\\_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf](http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf), consulté le 12 avril 2019, 80 p.

## Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue GéoVision qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. GéoVision est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et paraît donc deux fois par an (en anglais et en français).

Bouaké, le 16 Septembre 2019

La rédaction

## **AVERTISSEMENT**

**Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La Revue GéoVision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.**

**SOMMAIRE**

ANALYSE DE LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES OUVRAGES HYDRAULIQUES DANS L'ARRONDISSEMENT D'ÈKPE, COMMUNE DE SEME-PODJI AU BENIN

**NOFODO INNOCENT GBAÏ, DJAFAROU ABDOULAYE, Ismaël E. PADONOU, Brice A. H. TENTE, Jean Bosco K. VODOUNOU..... 12**

ANALYSE DE LA DYNAMIQUE DES VILLES DE TOUBORO ET DE MADINRIN AU NORD-CAMEROUN

**NDJIDDA PALOU Justin<sup>1</sup> et TCHOTSOUA Michel<sup>2</sup>..... 30**

CONTRIBUTION DU TRANSPORT ROUTIER A L'ESSOR URBAIN DE LA VILLE DE SEGOU AU MALI

**DOUMBIA Siaka<sup>1</sup>, IBRAHIMA Aliou<sup>2</sup>, ABDOUL KADRI Koll<sup>3</sup>, BAH Sory Ibrahima<sup>4</sup>, SOIBA Alhousseyni<sup>5</sup> ..... 46**

VARIABILITÉ DE LA PLUVIOMÉTRIE DANS LE NORD-OUEST DU SÉNÉGAL

**SOULEYMANE DIALLO <sup>1</sup>, CHEIKH DIOP <sup>2</sup>..... 55**

LA MOTO-TAXI DANS LE TRANSPORT COLLECTIF À DAKAR (SÉNÉGAL) : ENTRE STRATÉGIE DE SURVIE DES ACTEURS, EFFICACITÉ DANS LES DÉPLACEMENTS ET DÉRIVÉS

**FALL Awa<sup>1</sup>, NGOM Ndèye<sup>2</sup>, CASSE Lamine Ousmane<sup>3</sup>, GNING Djibril<sup>4</sup>..... 65**

GENRE, RECOURS ET LES DÉTERMINANTS DE L'ACCÈS AUX RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES DANS LES MÉNAGES RURAUX DE LA PRÉFECTURE DE TONE (RÉGION DES SAVANES AU TOGO)

**Yendoubouan NANGUEPAGUE<sup>1</sup>, Edinam KOLA<sup>2</sup>..... 80**

ANALYSE FLORISTIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA VÉGÉTATION DES COLLINES DU CANTON D'ATALOTE DANS LA COMMUNE DE KERAN 2 (NORD-TOGO)

**AKAME Laounta ..... 96**

REGARD SUR LE TOURISME RÉSIDENTIEL EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE : LE CAS DE LA STATION BALNÉAIRE DE SALY PORTUDAL (SÉNÉGAL)

**Elhadji Babacar NDAO<sup>1</sup>, Cheikh Samba WADE<sup>2</sup>, Aly SAMBOU<sup>3</sup> ..... 111**

LE TOURISME COMME ALTERNATIVE À LA PRODUCTION DU CANNABIS DANS LES ÎLES KARONE EN CASAMANCE (SÉNÉGAL)

**Philippe Ndiaga Ba<sup>1</sup>, Mamadou Diombéra<sup>2</sup>..... 128**



LES UNITÉS DE PRODUCTION DE L'ATTIÉKÉ DANS LA VILLE DE GRAND-LAHOU A L'ÉPREUVE DE LA CULTURE DU MANIOC (CÔTE D'IVOIRE)

**Kouassi Séverin KOUAKOU<sup>1</sup>, Koffi Jean Marius Boris KOUAME<sup>2</sup> ..... 142**

DE LA NÉCESSITÉ D'UN SERVICE DE COMMUNICATION À LA MAIRIE DE GRAND-BASSAM

**Guy-Venance GNAKO..... 157**

LES COMMUNES CÔTIÈRES DU SÉNÉGAL FACE AUX DÉFIS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES : CAS DES INONDATIONS DANS LA COMMUNE DE THIAROYE SUR MER

**Mame Cheikh NGOM<sup>1</sup>, Abibatou SARRE<sup>2</sup>, Madior LY<sup>3</sup>, Didier DESPOND<sup>4</sup>..... 168**

GOUVERNANCE DU FONCIER URBAIN À KATIOLA (CÔTE D'IVOIRE) : DES DISCORDS DANS LA GESTION D'UNE RESSOURCE CONVOITÉE DANS LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE

**KONAN Kouakou Attien Jean-Michel<sup>1</sup>, COULIBALY Karamoko<sup>2</sup>, YAPI Atsé Calvin<sup>3</sup>..... 184**

LES PROFESSEURS D'HISTOIRE-GÉOGRAPHIE DU CYCLE SECONDAIRE DES INSPECTIONS D'ACADÉMIE (IA) DE DAKAR ET DE SÉDHIU (SÉNÉGAL) À L'ÉPREUVE DE L'USAGE PÉDAGOGIQUE DE LA CARTOGRAPHIE NUMÉRIQUE

**Amadou Tidiane DIALLO<sup>1</sup>, Mamadou Bouna TIMÉRA<sup>2</sup>..... 195**

IMPACT DE LA PRODUCTION DE LA BANANE PLANTAIN SUR L'AUTONOMISATION DE LA FEMME EN ZONE RURALE DANS LE DÉPARTEMENT DE BOUAFLÉ, CÔTE D'IVOIRE

**SILUE FONOLOUROUGO<sup>1</sup>, YEO NAVANHAN<sup>2</sup>, VEI KPAN NOEL<sup>3</sup> ..... 207**

CAUSES ET CONSÉQUENCES DE LA DÉPERDITION SCOLAIRE FÉMININE AU LYCÉE ASKIA MOHAMED (LAM) DANS LE DISTRICT DE BAMAKO AU MALI

**Modibo Z. COULIBALY<sup>1\*</sup>, Bakari SANOGO<sup>2</sup>, Alassan KEITA<sup>3</sup> ..... 222**

LES CURRICULUMS DE GÉOGRAPHIE DU SECONDAIRE GENERAL IVOIRIEN : QUEL PARADIGME DOMINANT DANS UN CONTEXTE D'ÉMERGENCE DE L'ÉDUCATION AU DÉVELOPPEMENT DURABLE (EDD) ?

**Kouadio Jean-Pierre OUSSOU ..... 235**

DÉSTRUCTURATION DU G5 SAHEL ET PERSPECTIVE TERRORISTE DANS LES ÉTATS MEMBRES DE LA CBLT

**Christian EYAGA<sup>1</sup>, Brahim Nouradine MAHAMAT<sup>2</sup>, Désiré NDOKI<sup>3</sup> ..... 249**

L'ACCOMPAGNEMENT DES FRERES ET SŒURS DANS LA SCOLARITE DE LEUR GERMAIN AUTISTE

**Alimata SAWADO**..... 266

LES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES DES RÉSIDENTS EN ZONE PORTUAIRE D'ABIDJAN

**KANGA Konan Victorien**..... 276

PRATIQUES URBAINES ET DÉGRADATION DU CADRE DE VIE DANS L'ARRONDISSEMENT 2 BACONGO À BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

**BAKANAHONDA Syviney Franck Laurel**..... 290

LES PETITS MÉTIERS SUR LE DOMAINE UNIVERSITAIRE A NIAMEY (NIGER)

**BOUBACAR AKALI Haoua<sup>1</sup>, MOUSSA YAYE Abdoul Bachirou<sup>2</sup>, MOTCHO Kokou Henri<sup>3</sup>**  
..... 298

EFFETS DE LA RÉFORME DU SECTEUR DES ENGRAIS SUR LES PETITS PRODUCTEURS DU SOUCHET (CYPERUS ESCULENTUS L.) DE LA RÉGION DE MARADI (NIGER)

**Saley SOULEY <sup>1\*</sup>, Bachirou SEYNI BODO <sup>2</sup> et Maman WAZIRI MATO <sup>3</sup>** ..... 313

ÉTUDE COMPARÉE DE LA PERCEPTION PAYSANNE ET DONNÉES D'IMAGES SATELLITAIRES SUR L'ÉVOLUTION DU COUVERT VÉGÉTAL DANS LA RÉGION DU GBÔKLÈ

**Konan Henri AHOUE**..... 327

AGRICULTURE URBAINE ET GESTION DE L'ESPACE DANS LA VILLE DE N'DJAMENA (TCHAD)

**ABDEL-AZIZ Moussa Issa** ..... 346

CAUSE DES CRISES ALIMENTAIRES AU NIGER

**Mahamadou YACOUBOU**..... 360

SUIVI PAR TÉLÉDÉTECTION DU STRESS HYDRIQUE DU COTONNIER DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE DIANRA (NORD-CÔTE D'IVOIRE)

**Kagnatié Rahimat-Samira FOFANA<sup>1</sup>; KANGA Kouakou Hermann Michel <sup>2</sup>; Zambélé Armand TRA BI <sup>3</sup>; Joseph Jordan Harris DJOMAN <sup>4</sup>; Djénébou SOUMAHORO <sup>5</sup>**.....374

VILLES MINIÈRES AU GABON : LES CARENCES ENVIRONNEMENTALES DANS L'URBANISATION DE MOANDA

<b>Jean-Kevin Aimé TSIBA .....</b>	<b>390</b>
VARIABILITÉ CLIMATIQUE ET DYNAMIQUE DU COUVERT VÉGÉTAL DANS UN CONTEXTE SPATIAL ANTHROPISÉ : CAS DE LA PARTIE EST DU BASSIN ARACHIDIER DU DÉPARTEMENT DE THIÈS (BADT), CENTRE-OUEST DU SÉNÉGAL	
<b>Abdoulaye SOUGOU<sup>1</sup>, Amadou Tidiane DIA<sup>1</sup>, Mouhamadou Bassirou SECK<sup>1</sup>, Dame GUEYE<sup>2</sup>, Mamadou SARR<sup>3</sup> &amp; Boubou Aldiouma SY<sup>1</sup> .....</b>	<b>404</b>
IMPACTS DE LA DYNAMIQUE SPATIOTEMPORELLE DES ACTIVITÉS EXTRACTIVES DE PHOSPHATE SUR LES UNITÉS DE PAYSAGE DANS LA COMMUNE DE TAÏBA NDIAYE, OUEST DU SÉNÉGAL	
<b>Balla DIOP, Abdoulaye SOUGOU, Amadou Tidiane DIA &amp; Boubou Aldiouma SY.....</b>	<b>421</b>
LES MIGRATIONS DES ADOLESCENTS EN MILIEU RURAL BURKINABÉ : ENTRE PERCEPTION DU « CHANGEMENT CLIMATIQUE » ET STRATÉGIES D'ADAPTATION FAMILIALES	
<b>IRISSA ZIDNABA .....</b>	<b>439</b>
ESSAI D'ANALYSE PROSPECTIVE DES MUTATIONS SPATIALES SUR UN LITTORAL AFRICAIN LE CAS DE LA COMMUNE D'AKANDA AU GABON	
<b>Arnaud MOUAMOU<sup>1</sup>, Brice D. KOUMBA MABERT<sup>1</sup>, Nicaise RABENKOGO<sup>2</sup>, Libert B. TONFACK<sup>3</sup>.....</b>	<b>453</b>

# LA MOTO-TAXI DANS LE TRANSPORT COLLECTIF À DAKAR (SÉNÉGAL) : ENTRE STRATÉGIE DE SURVIE DES ACTEURS, EFFICACITÉ DANS LES DÉPLACEMENTS ET DÉRIVES

FALL Awa<sup>1</sup>, NGOM Ndèye<sup>2</sup>, CASSE Lamine Ousmane<sup>3</sup>, GNING Djibril<sup>4</sup>

<sup>1</sup>*Docteure, vacataire au département de géographie, Laboratoire de Géographie Humaine, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal*

<sup>2</sup>*Maitre de conférences, Laboratoire de Géographie Humaine, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal*

<sup>3</sup>*Enseignant-Chercheur, Laboratoire Leïdi, Université Gaston Berger de Saint Louis, Sénégal*

<sup>4</sup>*Doctorant en études urbaines, Université du Québec de Montréal, Canada*

## Résumé

La moto-taxi est un véhicule à deux-roues motorisé plus sophistiqué que le vélo. À Dakar, comme dans plusieurs capitales d'Afrique de l'Ouest, le transport collectif ne peut totalement faire abstraction de la moto-taxi. Cet article se propose d'analyser les raisons de l'introduction de la moto-taxi dans les déplacements de personnes à Dakar et les dérives associées à la pratique de l'activité. L'analyse part de l'hypothèse selon laquelle l'insertion de la moto-taxi dans le transport collectif à Dakar s'inscrit dans un contexte de crise de l'emploi et de forte congestion sur les axes routiers. Toutefois, l'exercice de la moto-taxi éprouve usagers et autres habitants de la ville. La méthodologie s'appuie sur une observation directe de l'activité, des entretiens (autorités en charge de l'emploi des jeunes, de la sécurité routière et agents de circulation et de santé) et questionnaires (clientèle et moto-taximen). Il ressort de l'étude que le chômage et les embouteillages fréquents sont les facteurs explicatifs de l'émergence de la moto-taxi dans le transport de personnes à Dakar en dépit de multiples dérives.

**Mots-clés** : moto-taxi, transport collectif, stratégie de survie, dérives, Dakar

## THE MOTORBIKE TAXI IN PUBLIC TRANSPORT IN DAKAR (SENEGAL): BETWEEN THE SURVIVAL STRATEGY OF THE PLAYERS, EFFICIENCY IN TRAVEL AND DERIVES

## Abstract

The moto-taxi is a more sophisticated motorised two-wheeled vehicle than the bicycle. In Dakar, as in many West African capitals, public transport cannot totally ignore the motorbike taxi. The aim of this article is to analyse the reasons for the introduction of motorbike taxis into passenger transport in Dakar and the excesses associated with this activity. The analysis is based on the hypothesis that the introduction of motorbike taxis into public transport in Dakar is part of a context of employment crisis and heavy congestion on the roads. However, motorbike taxis are not without their users and other residents of the city. The methodology is based on direct observation of the activity, interviews (with authorities in charge of youth employment, road safety and traffic officers and health) and questionnaires (customers and motorcycle-taximen). The study shows that unemployment and frequent traffic jams are the factors that explain the emergence of motorbike taxis in passenger transport in Dakar, despite the many abuses.

**Key words**: motorbike taxi, public transport, survival strategy, abuses, Dakar

## Introduction

La mobilité de tous les jours apparaît dans les sociétés contemporaines comme une valeur et une préoccupation croissantes, notamment dans les villes en forte expansion, car elle circonscrit la capacité des individus à accéder aux ressources spatiales et sociales (F. BOYER et al, 2016, p. 47). La moto-taxi, mode individuel dans l'arsenal de desserte urbaine, est utilisée dans le transport collectif dans les villes

d'Afrique subsaharienne. Dans ces dernières où le lot commun est la pénurie d'infrastructures routières et de transports collectifs, elle permet d'améliorer l'accessibilité spatiale mais aussi temporelle des populations aux ressources et à limiter, dans une certaine mesure, les effets des processus inégalitaires à l'œuvre (L. DIAZ OLVERA et *al*, 2009, p. 124).

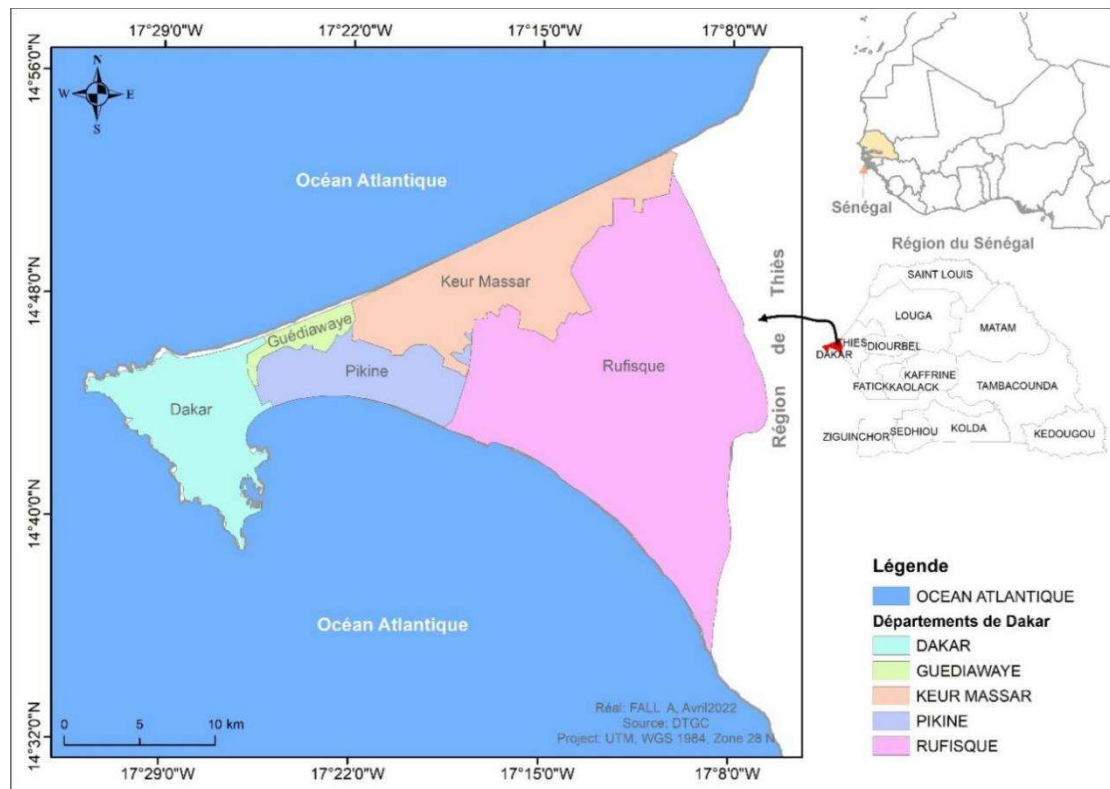
L'avènement de la moto-taxi dans la sphère publique en Afrique remonte aux années 1970 (C. KALIEU, 2016, p. 15). Mais son expansion est surtout notée dans les années 1990, conséquence du retrait de l'État du secteur du transport urbain en lien avec la pression des institutions financières internationales (J. KEUTCHEU, 2015, p. 513). À Dakar, l'immersion de la moto-taxi dans le transport de personnes est un phénomène tout nouveau. À l'opposé de grandes villes d'Afrique de l'Ouest, en particulier Ouagadougou et Douala, qui se distinguent par l'extrême rareté des transports collectifs, qu'ils soient publics ou privés (F. BOYER et *al*, 2016), Dakar dispose d'une large gamme de transports en commun qui raccorde les espaces urbains et rapproche les populations des ressources. Ainsi, la moto-taxi était destinée aux courses individuelles, à la livraison de produits divers par la vente en ligne, de produits de consommation par les entreprises spécialisées à la restauration, entre autres. L'activité de transport de personnes est venue ultérieurement s'y adjoindre. Pourtant, le coût du transport n'est pas à la portée de toutes les bourses. Cet article soulève le questionnement suivant : Quelles sont les raisons ayant propulsé l'expansion spontanée et virulente de la moto-taxi dans le transport collectif à Dakar ? Quelles sont les nuisances liées à la pratique de l'activité ? L'article s'interroge ainsi sur les facteurs qui structurent l'émergence de la moto-taxi dans le transport de personnes à Dakar et les dommages afférents à l'exercice de l'activité. Le postulat de départ est que le chômage grandissant des jeunes et la congestion permanente sur les voies routières ont concouru au développement rapide du transport par moto-taxi malgré les dérives importantes. Dans son ordonnancement, l'article est structuré en deux parties : La première partie analyse les raisons de l'essor de l'activité du transport par moto-taxi à Dakar à travers le chômage récurrent et le sous-emploi des jeunes ainsi que la forte congestion sur les axes routiers. La deuxième partie aborde les externalités négatives de l'exploitation commerciale de la moto-taxi sous l'angle des accidents, des agressions et de l'occupation de la voie publique.

## 1. Méthodologie et cadre de l'étude

### 1.1. Cadre de l'étude

Dakar, la capitale du Sénégal, se localise en bordure de l'océan Atlantique entre les méridiens 17°10 et 17°32 et les parallèles 14°53 et 14°35. Elle est bâtie sur un relief plat avec des déformations mineures sur sa partie Ouest. Du point de vue administratif, la région de Dakar est scindée en cinq (5) départements que sont Dakar, Pikine, Guédiawaye, Rufisque et Keur Massar (carte 1).

Carte 1 : Situation de la région de Dakar



Sur une superficie évaluée à 0,28% du territoire sénégalais, Dakar agglomère la population la plus importante, 4.042.225 habitants, soit 22,8% (ANSD, 2022). Cette distribution démographique inégalitaire tient aux avantages que la capitale procure en termes de commodités. Dakar n'est d'ailleurs comparable à aucune autre région du Sénégal dans un secteur quelconque aussi bien du point de vue activités qu'au plan des services publics, des équipements, de l'emploi, etc. (ANSD, 2014). Cette poussée démographique invite à un réajustement en permanence des politiques publiques pour offrir aux citoyens les éléments de leur satisfaction, au premier rang desquels l'emploi qui garantit l'autonomie financière. Toutefois, le problème d'insertion se pose avec acuité à Dakar. La capacité d'absorption très réduite du secteur formel amène des individus à s'orienter vers de petits métiers, des activités informelles précaires. À rappeler que la crise de l'emploi n'est pas un phénomène nouveau bien que la situation soit empirée avec l'accroissement de la demande en rapport avec l'augmentation de la population. A. DIAGNE (2005, p. 120) souligne que le Sénégal traverse depuis la fin des années 70, une crise économique et sociale profonde que les programmes de redressement économique et financier et d'ajustement n'ont pas réussi à solutionner. Les possibilités d'embauche dans le secteur public se sont considérablement réduites. D'un autre côté, le secteur privé formel, en quasi-stagnation, n'étant pas en mesure d'absorber la masse croissante des nouveaux actifs, on assiste à la montée du chômage et des emplois informels (P. ANTOINE et *al*, 2001, p. 18).

Ainsi, désemparés, des citoyens, en quête de survie, embrassent des activités qui ne requièrent pas de la qualification professionnelle, en l'occurrence le transport. À Dakar, des unités informelles exploitent aux côtés des transports organisés par la puissance publique. Le transport collectif, jusque-là assuré par les véhicules, connaît l'entrée en matière de la moto-taxi précipitée par les embouteillages sur les axes routiers aux heures d'affluence. Le service de moto-taxi rencontre l'adhésion d'une franche populaire en raison de la « souplesse », la rapidité et la promptitude du déplacement (A. NOUKPO, 2004, p. 135).

### 1.2. Matériels et méthodes

Les enquêtes menant à l'élaboration de cet article se sont déroulées entre juillet et septembre 2023. Le protocole est constitué de l'observation, de l'entretien et du questionnaire. La phase exploratoire a donné une appréhension sur la pratique de l'activité de moto-taxi. Des guides d'entretien au nombre de sept (07) sont administrés à des personnes susceptibles de fournir des informations crédibles en lien avec le sujet dans différentes structures : ministère de la jeunesse et de l'emploi, commissariat de police et centre hospitalier. L'entretien à l'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANASER) aurait permis de mieux saisir l'implication des motos-taxis dans les accidents routiers et les mesures sécuritaires afférentes. Malgré la note d'accréditation du directeur général, les rendez-vous avec la coordonnatrice sont avortés. Le questionnaire a mobilisé usagers et moto-taximen dans l'objectif de saisir la représentation que les pratiquants se font eux-mêmes de la moto-taxi en termes d'utilité et de contraintes. Vu l'étendue de l'activité, pour une meilleure couverture de la région de Dakar, deux (02) lieux d'affluence de motos-taxis sont choisis dans chaque département faisant le nombre à dix (10) (tableau 1).

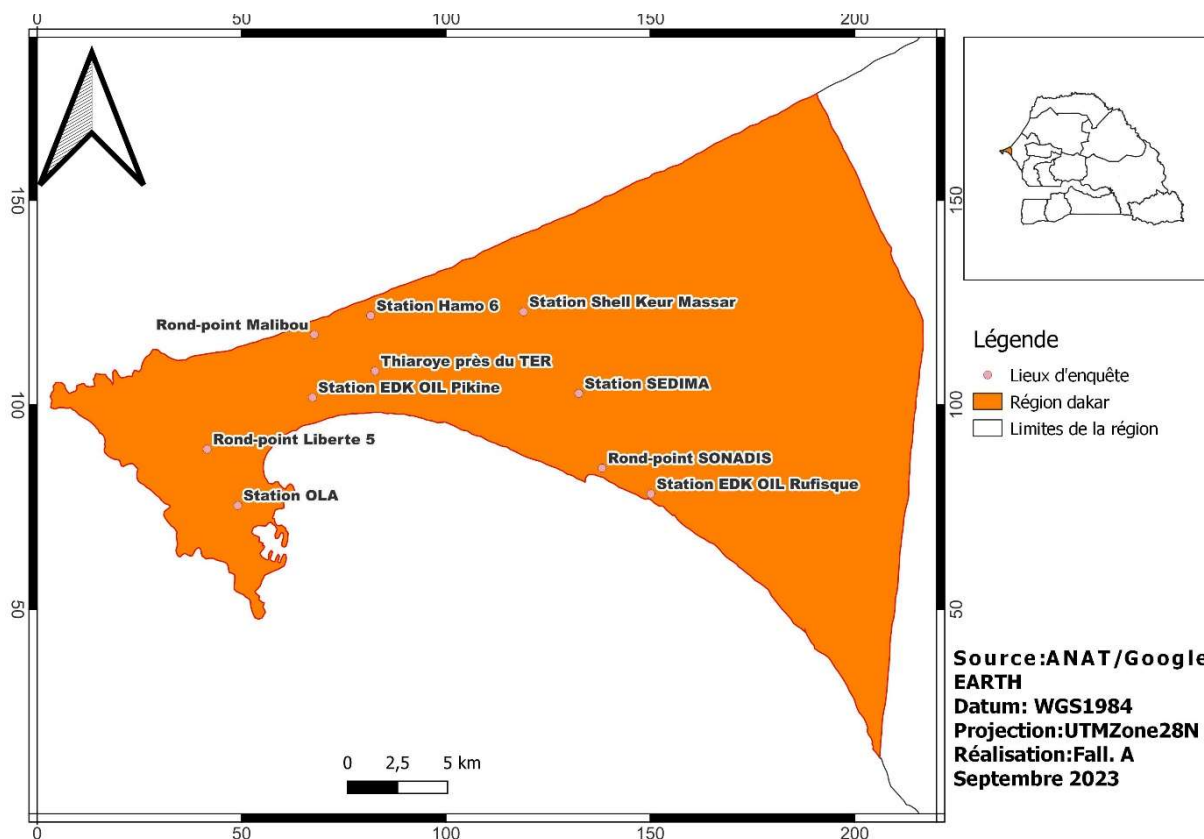
**Tableau 1 : Lieux d'enquête dans les départements de la région de Dakar**

Départements	Lieux investis
Dakar	Rond-point Liberté 5 Station OLA Colobane
Pikine	Station EDK OIL Thiaroye près du TER
Guediawaye	Rond-point Malibou Station Hamo 6
Keur Massar	Station Shell SEDIMA
Rufisque	Rond-point SONADIS Station EDK OIL

A. FALL, 2023

La cartographie fournit une vue d'ensemble des sites (carte 2).

Carte 2 : Localisation des sites d'enquête



En l'absence de statistiques officiels sur les pratiquants de moto-taxi à Dakar, nous avons choisi un échantillon de (200) individus, jugé représentatif du public cible (usagers et moto-taximen). La technique d'échantillonnage par quotas est appliquée par souci d'une surreprésentation ou sous-représentation d'une entité géographique. Ainsi, la répartition s'est faite de manière proportionnelle dans les différents lieux, soit (10) usagers et (10) moto-taximen par site. Les enquêtés sont prélevés au hasard, avec soin d'un seul passage.

Les données sont dépouillées et traitées au moyen du logiciel Sphinx. Les logiciels Excel et Arc Gis 9.3 ont respectivement servi à la création de tableaux et à la réalisation cartographique. Un travail de prise de vue (photo) est aussi effectué.

## 2. Résultats

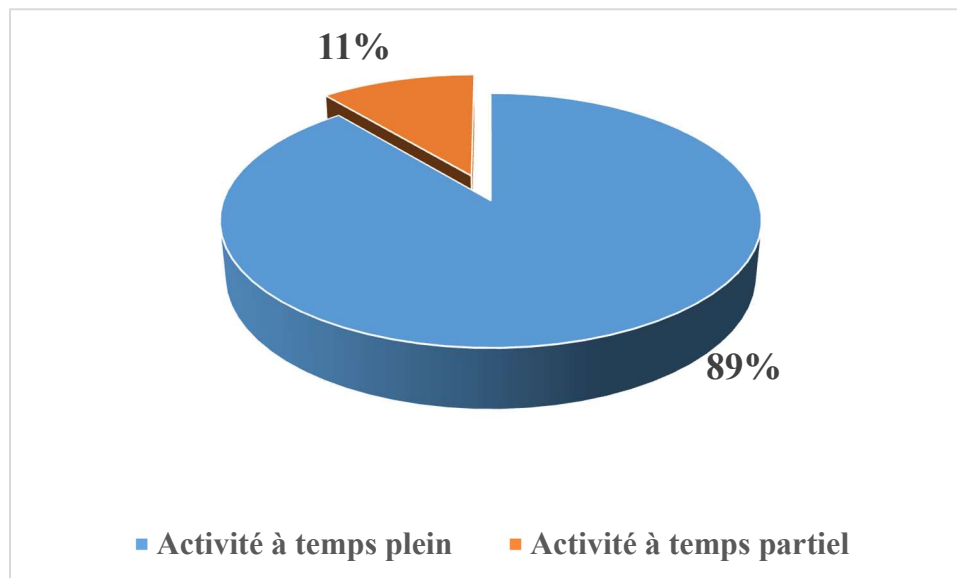
### 2.1. Les Facteurs d'immersion de la moto taxi dans le transport de personnes à Dakar

La moto-taxi, communément appelée « Jakarta », fait désormais partie des moyens de déplacement des populations dans la capitale sénégalaise. Les moto-taximen se comptent par milliers à Dakar. Les raisons de l'impulsion de l'activité résident dans le pourvoyeur d'emploi que constitue la moto-taxi ainsi que dans sa capacité à faire face aux embouteillages.

#### 2.1.1. La moto-taxi, une stratégie de survie des acteurs

Les conducteurs de moto-taxi à Dakar sont en général des « jeunes » qui survivent au quotidien de l'exercice de l'activité comme en témoigne la figure 1 ci-après.



**Figure1 : Temps de pratique de l'activité de moto-taxi chez les conducteurs**

A. FALL, 2023

La pratique de la moto-taxi constitue un travail à temps plein chez plus de la moitié des moto-taximen (89%). Alors que moins du quart (11%) de ces derniers n'exerce l'activité que partiellement.

Le fort engouement dans l'exercice de la moto-taxi est justifié par les acteurs par la situation de précarité, notamment en matière d'insertion en emploi. Ainsi, pour ces jeunes (jeunesse relative car des moto-taximen rencontrés ont dépassé la quarantaine bien que le nombre soit moins important) aux prises avec des problématiques liées à l'absence d'emplois formels stables rémunérés, la moto-taxi représente un moyen de réalisation de soi par les subsides qu'elle génère. Les exploitants qui accordent un temps plein à l'activité déclarent faire un chiffre d'affaires journalier dépassant les 10000 FCFA, moyennant un versement régulier de 3000 à 4000 FCFA pour les non propriétaires.

Paradoxalement, la moto-taxi, comme activité informelle, n'est pas l'apanage de personnes sous scolarisées, en situation d'exclusion, car les moto-taximen croisés à Dakar, pour 0,9%, sont au moins des bacheliers ayant décidé de se lancer dans l'activité faute de mieux. Un des leurs se prononce sur la situation en ces termes : « *Ils sont nombreux les conducteurs de moto-taxi à Dakar ayant un niveau d'étude avancé. Parfois, on se demande à quoi bon aller à l'école, faire des études supérieures et se retrouver à exploiter des motos pour l'urgence de survie* ».

Les moto-taximen à temps partiel à Dakar sont pour la plupart des individus employés en entreprise pour des heures déterminées et désavantagés sur le plan salarial. Ils trouvent en la moto-taxi un moyen de couvrir les charges liées au logement, à la restauration, à la scolarité des enfants, etc.

Face aux problèmes d'insertion des jeunes, l'État du Sénégal a consenti des efforts considérables dans la politique de l'emploi par la mise en œuvre de projets et structures d'accompagnement et de financement. Entre 2010 et 2020, plus de 544 milliards de FCFA ont été ordonnancés dans le domaine de la promotion de l'emploi des jeunes. En 2021, un nouveau programme d'urgence pour l'emploi et l'insertion socio-économique des jeunes dénommé « *XEYU NDAW NI* » est lancé, d'un coût global de 450 milliards de FCFA. D'après la journée de partage des résultats du programme « *XEYU NDAW NI* » présidée par le premier ministre Amadou BA, le 07 mai 2023 au stade des Parcelles assainies, 66 243 emplois ont été créés concernant le recrutement spécial dans des secteurs tels que l'éducation, l'environnement, le nettoyage, la santé, la sécurité, le sport, le service civique national, le tourisme et 14 150 emplois dans le cadre de la convention nationale État/Employeurs privés. Ces informations relatives à la politique de l'emploi au Sénégal sont fournies par Monsieur Déthié SENE, conseiller en

emploi et responsable du bureau développement des compétences à la direction de l'emploi du Ministère de la Jeunesse, de l'Entrepreneuriat et de l'Emploi.

Le taux de chômage (élargi) est passé de 24,1% au quatrième trimestre de 2021 à 21,9% sur la même période en 2022, soit une baisse de 2,2 points de pourcentage (ANSD, 2023). Monsieur SENE magnifie les efforts déployés mais admet la persistance de la crise de l'emploi. Il rajoute ceci : « *On peut espérer une importante amélioration avec les nouvelles découvertes d'hydrocarbures, car beaucoup de jeunes ont été formés dans ce secteur* ».

Ainsi, l'activité de moto-taxi répond aux besoins de jeunes en situation défavorisée sur le marché de l'emploi.

Le prix d'une moto-taxi diffère en fonction de l'état de l'appareil. La moto neuve avoisine la somme de 480000 FCFA tandis que celle de « seconde main » tourne autour de 300000 FCFA. Pour les propriétaires, l'acquisition de la moto est financée par un proche ou fait suite aux recettes amassées dans une autre activité. Le coût moyen d'un déplacement par moto-taxi est de 500 FCFA, une somme largement supérieure au tarif moyen par section dans les véhicules collectifs (100 à 150 FCFA).

Outre les difficultés d'accès à l'emploi, la pratique émergente de la moto-taxi dans le transport de personnes à Dakar est influencée par l'encombrement récurrent des voies routières.

### 2.1.2. La moto-taxi, une alternative à la congestion routière

Le développement fulgurant de l'activité de moto-taxi à Dakar est soutenu par les embouteillages. En effet, l'étalement urbain et la croissance du niveau de vie des populations ont influé sur l'augmentation du parc automobile, notamment de véhicules particuliers. Les derniers chiffres sur l'évolution de parc de transport au Sénégal indiquent une forte concentration dans la région de Dakar (71,2%) avec une prédominance des voitures particulières (57%) (ANSD, 2021). Le tableau 2 fait la situation du parc de transport à Dakar entre les années 2018 et 2019.

**Tableau 2 : Évolution du parc automobile selon le type de véhicules à Dakar entre 2018 et 2019**

Types de véhicules	2018	2019
Voitures particulières	226193	260881
Taxis interurbains	470	474
Taxis urbains	27519	29145
Autocars ( + de 8 places)	9987	10932
Camionnettes	41931	47405
Camions	8632	9639
Tracteurs routiers	10117	11418
Semi-remorques	12110	12812
Deux roues (moto)	28483	33986
Tricycles	1694	2446
Autres	44528	35316
Total	411664	454454

Données 2018-2019, Bureau Régional du Transport Terrestre (BRTT) (In ANSD, 2021)

Entre 2018 et 2019, le parc de transport à Dakar connaît une croissance tous véhicules confondus. Néanmoins, l'évolution est plus marquante chez les voitures particulières qui représentaient déjà la composante la plus déterminante.

Face à la densité du parc automobile, des flots d'embouteillages caractérisent le trafic urbain.

Des efforts ont été faits dans l'aménagement de voies à l'image de l'autoroute à péage et de l'extension de la Voie de Dégagement Nord (VDN). Cependant, un parc de transport qui évolue en permanence en rapport avec la demande de mobilité est difficilement assouvi par l'infrastructure viaire.

La congestion qui n'était vive qu'aux heures de pointe à Dakar (07-08heures et 16-18heures) a changé de forme, devenant un véritable problème à Dakar. Ce qui fait perdre aux automobilistes et usagers trop de temps dans la circulation. Cette situation amène une franche de la population à chercher une solution alternative dans la moto-taxi en raison de sa manœuvrabilité et de sa rapidité (planche 1).

### Planche 1: La moto-taxi à l'épreuve des embouteillages

#### A) Moto-taximen arpentant une voie non réservée

#### B) Moto-taximen se faufilant entre les automobilistes



A. FALL, 2023

La planche 1 illustre la capacité d'adaptation de la moto-taxi à la congestion routière. Devant des automobilistes qui avancent à vitesse très réduite, les moto-taximen parviennent à se frayer un chemin en contournant les voies dédiées ou en se faufilant entre les véhicules.

La clientèle de moto-taxi est composée autant d'hommes que de femmes bien que le sexe masculin domine dans cette enquête à hauteur de 83%. Ce mode de déplacement réunit des personnes d'âge différent (tableau 3).

**Tableau 3 : Structure par âge des usagers de moto-taxi**

Groupes d'âge	Pourcentage (%)
Jeunes	56
Adultes	41
Personnes âgées	3
Total	100

A. FALL, 2023

Les jeunes (15-35ans) et les adultes (35-60ans) sont les mieux représentés dans la clientèle de moto-taxi avec respectivement (56%) et (41%). La part marginale des personnes de troisième âge (3%) peut être liée à la faible mobilité de cette catégorie sociale mais aussi à la peur d'un éventuel danger dans le service de moto-taxi.

L'« acceptation sociale » de la moto-taxi dans les déplacements pourrait être analysée en parallèle aux avantages de la ponctualité sur la productivité. D'ailleurs, une nouvelle tendance se dessine chez les usagers. Certains ont leur propre moto-taximan qui se charge de les prendre chez eux et les déposer en retour. Un usager appuie son choix par ces mots : « *Face à l'épreuve des embouteillages monstres du quotidien à Dakar, la moto-taxi est le moyen de déplacement par excellence pour le travail et les courses* ».

Au-delà de l'emploi généré chez une franche de la population et la capacité de desserte rapide, l'activité de moto-taxi comporte des nuisances.

## **2.2. Les contraintes liées à l'exploitation commerciale de la moto-taxi à Dakar**

Le service de moto-taxi produit des dommages importants dont les plus apparents sont les accidents, les agressions et l'occupation de la voie publique.

### **2.2.1. La moto-taxi, un véhicule accidentogène**

Les accidents sont associés à l'image de l'activité de moto-taxi. Les moto-taximen sont autant exposés que la clientèle, les automobilistes et les piétons.

Cette situation tient du fait que les acteurs ne disposent pas d'une formation requise en conduite de motorcycle. L'apprentissage est fait sur le tas, à travers des jeux de quartier, des randonnées entre amis, etc. Ce qu'attestent les propos d'un jeune conducteur : « *j'ai acquis une base en conduite par une moto que le frère d'un ami d'enfance nous prêtait occasionnellement. À trois, nous nous exercions à tour de rôle* ». De plus, le port de casques de sécurité est rarissime. Dans les enquêtes, très peu de conducteurs (0,6%) ont à leur possession deux casques, prenant en compte la sécurité de la clientèle. D'aucuns révèlent se priver de leur casque sur exigence de l'usager. Outre cela, les moto-taximen sortent dans toutes les directions et empruntent les voies non réservées.

Cette panoplie de problèmes cristallise les risques d'accidents dans la desserte par moto-taxi à Dakar. Ainsi, les chocs sont terrifiants (photo 1).

**Photo 1: Accident impliquant une moto-taxi à Dakar**



Seneweb.com, 11 avril 2023

Comme le montre la photo 1, les sapeurs-pompiers sont entrain de couvrir d'un drap un usager décédé suite à une collision entre la moto-taxi sur laquelle il était à bord et un minibus tata. Cette scène s'est déroulée à la commune des HLM où la circulation est souvent dense, en raison notamment du grand marché qu'elle abrite (le marché des HLM).

Les cas d'accidents sanctionnés par mort d'hommes sont fréquents à Dakar. Tantôt, il s'agit d'un choc frontal entre deux motos-taxis, tantôt d'un renversement d'une moto-taxi par un véhicule. Toutefois, la prise en charge des victimes par une assurance relève de l'exception.

À l'hôpital principal de Dakar, Madame Elisabeth DIOUF au bureau fonds de garantie automobile recense les accidentés de la voie publique. Elle souligne qu'aucune distinction n'est au préalable opérée entre les moyens impliqués. C'est avec les fiches de déclaration qu'elle arrive à être éclairée sur la nature du matériel roulant. Dans la matinée du 20 septembre 2023, jour de notre passage, à peine 10h, elle affirme avoir enregistré 4 fiches de déclaration d'accidents impliquant des motos-taxis. Le major de soins au service des urgences dudit hôpital, Monsieur Valaire BASSENE, charge l'activité de moto-taxi : « 90% des patients qui atterrissent au service des urgences sont des victimes de motos-taxis avec des cas gravissimes ».

La clientèle déclare être consciente des accidents encourus en moto-taxi, mais continue tout de même à en faire usage.

Autant pour les accidents, les agressions par moto-taxi sont décriées.

### 2.2.2. La moto-taxi, un mode de déplacement à haut risque d'agressions

Les cas d'agression dans l'activité de moto-taxi sont légion à Dakar. Les victimes dépassent la clientèle. Le fait le plus courant est le vol à l'arrachée. Voici une capture de vidéos qui retracent le film de l'agression d'une dame par un homme à bord d'une moto-taxi (photo 2).

**Photo 2: Scène d'agression à bord de moto-taxi**



Images de SECURTECH postées par la victime sur un réseau social, 05 juin 2023

La dame pratiquait tranquillement la marche sur le cheminement piéton lorsque sa perruque lui est soudainement arrachée de la tête. Dans ces cas de figure, le conducteur prend une allure qui met en vain toute tentative de le rattraper. Ainsi les piétons, comme les autres usagers de la route, ne sont pas épargnés par les actes d'agression récurrents par moto-taxi.

Le risque pour la clientèle est encore énorme et peut prendre plusieurs formes, notamment sexuelle pour la gent féminine. Le tableau 4 rapporte la sensibilité des usagers sur les éventuelles agressions en déplacement par moto-taxi.

**Tableau 4 : Sensibilité de la clientèle aux actes d'agression**

Niveau de Sensibilité	Pourcentage (%)
Peu craintif	1,8
Craintif	29
Très Craintif	69,2
Total	100

A. FALL, 2023

Les résultats indiquent que presque la totalité des usagers éprouve de la crainte à subir une agression. Les parts des usagers « très craintifs » et « craintifs » représentent respectivement (69,2%) et (29%).

Les moto-taximen interviewés n'occultent pas la thèse des agressions mais renvoient la responsabilité aux individus mal intentionnés ayant infiltré l'activité. Un des leurs réagit en ces termes : « *Les agressions ne sont pas l'œuvre de moto-taximen qui ne sont mus que par le travail. Des bandits ont infiltré l'activité et tentent de salir notre réputation* ».

Les discussions révèlent également l'existence de vols de motos-taxis entre acteurs. Monsieur Honoré NAMATANE, commissaire au poste de police de Bel Air à Dakar, dans l'entretien qu'il nous a accordé, a soutenu la récurrence des cas d'agression impliquant les exploitants de motos-taxis, en particulier dans le secteur de Bel Air :

« *Le secteur de Bel Air est une zone cible du fait de la concentration d'entreprises. Il ne se passe pas deux jours sans que des cas de vols à l'arrachée ne soient enregistrés et les femmes transitaires sont les plus visées. Nous recevons de nombreuses dépositions. Certains moto-taximen arrivent à être arrêtés grâce aux images de camera visionnées. Les agents de sécurité font beaucoup d'efforts mais il est très difficile de contrôler le mouvement* ».

Aux nombreux cas d'agression, se surajoute l'encombrement de la voie publique.

### **2.2.3. La voie publique, espace de prédilection des moto-taximen**

Les motos-taxis campent le décor de la capitale sénégalaise. Les acteurs ne suivent pas une logique de stationnement. Ainsi, trottoirs, chaussée et espaces publics sont quotidiennement pris d'assaut (planche 2).

## Planche 2 : Trottoirs et chaussée : lieux de stationnement des motos-taxis

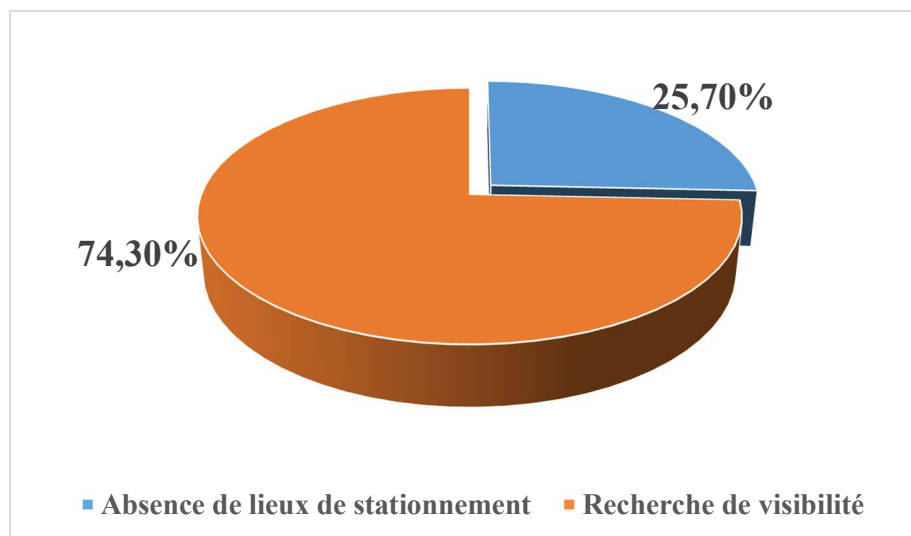


A. FALL, 2023

Les clichés laissent apparaître le stationnement problématique des motos-taxis à Dakar. Les espaces de circulation des piétons et automobilistes sont obstrués à l'attente de clientèle. Cette situation indispose les citoyens, réduit leur droit d'accès à l'espace et peut être source d'accidents routiers.

Deux indicateurs d'analyse des facteurs de l'encombrement de la voie publique sont soumis aux moto-taximen : Absence de lieux de stationnement et recherche de visibilité. Les réponses sont affichées sur la figure 2.

**Figure 2 : Facteurs d'occupation de la voie publique**



A. FALL, 2023

La recherche de visibilité vient en pole position avec (74,3%). Ce qui dénote que même si des parkings étaient réservés à la pratique de l'activité, les moto-taximen allaient continuer à guetter la clientèle sur la voie publique. Un agent de sécurité nous parle de la poursuite dont ils sont victimes au quotidien et qui ne les décourage pas pour autant : « On les demande à chaque fois de quitter des lieux tels que trottoirs et chaussée. Des saisies de motos sont d'ailleurs opérées pour les récalcitrants. Mais ils trouvent toujours des stratégies pour revenir sur les sites, surtout en fin de journée ».

Toutefois, Eu égard aux nuisances évoquées, la moto-taxi, comme mode de transport de personnes, est interdite à Dakar en vertu d'un arrêté ministériel datant de 2012 (arrêté n°008903 du 29 Octobre 2012). Ainsi, le gouverneur de la région de Dakar, Al Hassan SALL qualifie l'« *activité de moto-taxi dangereuse* » et demande à la police et la gendarmerie de « *redoubler de vigilance en effectuant un contrôle systématique sur toute moto transportant plus d'une personne* ».

Au regard de la réalité, les moto-taximen prennent une allure de défiance car l'activité continue de prospérer à Dakar. L'autorité centrale louvoie aujourd'hui entre sanction et tolérance. Les cas d'immobilisation de motos-taxi sont surtout notés lors des manifestations politiques étant donné qu'ils sont indexés comme étant responsables des débordements occasionnés.

### 3. Discussion

Cette étude porte un regard sur la pratique émergente de la moto-taxi dans le transport de personnes à Dakar. L'essor de l'activité de moto-taxi est lié aux difficultés d'insertion en emploi des jeunes et à la congestion fréquente sur les axes routiers.

Le palliatif que représente la moto-taxi face à la crise de l'emploi en Afrique est partagé par des auteurs (L. DIAZ OLVERA et al, 2009 ; Y. BERTRAND DJOUDA FEUDJIO, 2014 ; J. KEUTCHEU, 2015).

Les recettes amassées permettent à des ménages de s'affranchir de la situation de précarité. L'ampleur du phénomène tient du fait que des diplômés cherchent, aux côtés des personnes sous-scolarisées, à tirer leur épingle du jeu, en attendant un emploi correspondant à leur profil. Si « *le diplôme constitue le meilleur rempart contre le chômage* » (F. BATTAGLIOLA et al, 1995, p. 45), A. HIEU TRUONG et K. LAROSE-HEBERT (2021, p. 223) précisent toutefois que : « *Des formations postsecondaires plus avancées des jeunes n'assurent pas pour autant leur accès au travail régulier ou leur succès sur le marché du travail* ». Y. AMSELLEM-NAINGUY et P. CORDAZZO (2018, p. 12) renchérissent que : « *Les jeunes diplômés, dans les premiers temps de leur vie active, se trouvent à accepter tous types d'emplois « faute de mieux », en attendant* ». S'agissant de la situation des jeunes par rapport à l'emploi à Dakar, A. DIAGNE (2005, p. 119) est arrivé à cette conclusion : « *Qu'ils sortent précocement du système scolaire ou qu'ils aient terminé leurs études, le secteur informel reste l'expression de nouvelles stratégies d'insertion professionnelles* ». Le complément de revenus que constitue l'activité de moto-taxi est également relaté. A.B. AMOUGOU MBARGA (2010, p. 59) note que : « *Dans l'univers des moto-taximen, il y a des personnes qui exercent de petits métiers en entreprise, qui trouvent dans la conduite des motos-taxis une source de revenus complémentaires pour leurs familles, afin d'arrondir leurs fins de mois* ».

L'alternative de la moto-taxi aux embouteillages est revenue dans la littérature. A. NOUKPO (2004, p.135) parle de : « *La rapidité et la promptitude du déplacement (aux heures d'affluence notamment)* ». L. RUFIN AKIYO et al (2016, p.100) affirment que : « *Les motocyclistes perdent moins de temps dans les embouteillages que les automobilistes en raison de la facilité de manipulation du moteur, la capacité à se faufiler dans les rangs et le volume d'espace qu'ils occupent sur la voie* ». J. KEUTCHEU, (2015, p. 513) donne l'explication de « *la réalité sociale enchanteuse des motos-taxis que produit le discours de la clientèle par les embouteillages de plus en plus fréquents dans les villes* ». C. KALIEU (2016, p. 307) est d'un avis contraire : « *Les moto-taximen contribuent à ralentir le trafic urbain par leurs modes de conduite* ».

Au-delà du rôle de pourvoyeurs d'emplois et de l'efficacité dans les déplacements urbains, le service de moto-taxi est mêlé à plusieurs dérives. Parmi celles-ci figurent les accidents, les agressions et l'encombrement de la voie publique. Ainsi, A.B. AMOUGOU MBARGA (2010), pour caractériser l'activité de moto-taxi, aborde l'absence de fiabilités en termes de sécurité, l'occupation des carrefours, la chaussée complètement obstruée, etc. Y. BERTRAND DJOUDA FEUDJIO (2014, p. 109) va plus loin : « *L'activité de moto-taxi reste étiquetée comme regroupant des irresponsables, des déviants ou*



*des délinquants* ». Par contre, J. KEUTCHEU (2015, p. 517) réfute la connotation négative véhiculée à l'endroit des conducteurs de motos-taxi : « *L'étiquetage quasi exclusif des moto-taximen comme « coupables » est un élément structurant le discours médiatique courant sur la sécurité routière en ville* ».

Tenant compte des problèmes inhérents à la pratique des motos-taxi, à Dakar, comme dans plusieurs villes d'Afrique, l'exploitation commerciale est interdite par les autorités. Mais, quelle solution sur le court terme face à la crise de l'emploi et à la congestion routière ? H. QUENOT-SUAREZ (2012, p. 30) soutient d'ailleurs qu' : « *en l'absence de réponse officielle valable à la congestion de la ville, l'usage des motos est difficilement répréhensible et leur dangerosité a peu de poids face à leur efficacité* ».

L'État du Sénégal a envisagé depuis 2012 le retrait des motos-taxi dans le transport de personnes à Dakar, car étant « *inadaptés au contexte dakarois* ». Mais les mesures prises à cet effet peinent à avoir un succès à cause de la réticence des acteurs. La moto-taxi absorbe une main d'œuvre importante et permet la survie de nombreux ménages à Dakar. Aussi, l'adhésion des populations en l'absence d'alternatives plausibles à la congestion routière fréquente accrédite le service de moto-taxi.

Donc, l'activité de moto-taxi est aujourd'hui « un train en marche », difficile à arrêter à Dakar pour des enjeux sociaux. Le rôle des pouvoirs publics est d'encadrer le mouvement par la formation, la sensibilisation des acteurs, leur identification par le port de gilets ; tout en continuant à accroître les investissements dans des secteurs porteurs comme l'agriculture et inviter les jeunes, notamment diplômés, à se « réinventer ».

## Conclusion

Les déplacements par moto-taxi figurent aujourd'hui dans les comportements de mobilité à Dakar. Les résultats de l'étude confirment le postulat de départ. La moto-taxi constitue une source de revenus pour des personnes en situation défavorisée sur le marché de l'emploi et une occasion pour des citoyens de parer à la congestion routière. Mais le service de moto-taxi éprouve autant usagers, moto-taximen qu'autres habitants de la ville.

À Dakar, comme dans plusieurs grandes villes africaines, l'exploitation de la moto-taxi à usage commercial est perçue illégale et interdite par les pouvoirs publics. Cependant, les amendes et opérations de saisie ne semblent point décourager les acteurs. L'activité foisonne dans l'espace urbain.

En raison des enjeux de survie et d'accessibilité, l'action des gouvernants doit consister à l'encadrement de l'activité de moto-taxi par la formation et la sensibilisation des exploitants.

## Références bibliographiques

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2023, *Enquête nationale sur l'emploi au Sénégal Quatrième trimestre 2022*, ANSD, Dakar, 6 p.

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2022, *Projection de la population de la région de Dakar - 2013-2025* [http://www.ansd.sn/ressources/publications/Projection-Population%20de%202013\\_age-sexe\\_par%20regions%20-2013-2025-rev082021](http://www.ansd.sn/ressources/publications/Projection-Population%20de%202013_age-sexe_par%20regions%20-2013-2025-rev082021)

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2021, *Situation économique et sociale régionale 2019*, Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Dakar, ANSD, 347 p.

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2014, *Situation Économique et Sociale de la Région de Dakar*, ANSD, Dakar, 192 p.

AMOUGOU MBARGA Alphonse Bernard, 2010, « Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : une approche par les *Cultural Studies* », In *Anthropologie et Sociétés*, vol.34, n°1, pp. 55–73.

AMSELLEM-MAINGUY Yaëlle et CORDAZZO Philippe, 2018 « Introduction. Vulnérabilités et incidences sur les parcours d'entrée dans la vie adulte : les jeunes une population spécifique ? », In *Populations vulnérables*, pp. 9-17, disponible à : <http://journals.openedition.org/popvuln/983>, consulté le 26 février 2022

ANTOINE Philippe, RAZAFINDRAKOTO Mireille et ROUBAUD François, 2001, « Contraints de rester jeunes? Évolution de l'insertion dans trois capitales africaines: Dakar, Yaoundé, Antananarivo », In *Autrepart*, n° 18, pp. 17-36.

BATTAGLIOLA Françoise, BROWN Elizabeth et JASPARD Maryse, 1995, « Précarité d'emploi et itinéraires de transition à l'âge adulte », In *Recherches et Prévisions*, n°40, pp. 45-56.

BOYER Florence, GOUËSET Vincent et DELAUNAY Daniel, 2016, « Les mobilités quotidiennes, un révélateur des inégalités sociospatiales à Ouagadougou », In *Autrepart*, n°80, pp. 47-68.

DIAGNE Alioune, 2005, « L'entrée des jeunes dans la vie professionnelle à Dakar : moins d'attente et plus de précarité », In *African Population Studies*, Vol.20, n°1, pp. 119-139.

DIAZ Lourdes Olvera, PLAT Didier, POCHE Pascal et SAHABANA Maïdadi, 2009, « La double vie de la moto en Afrique au Sud du Sahara », In FUMEY G., VARLET J., ZEMBRI P. (dir.), *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Paris, Ellipses, pp. 117-126.

DJOUDA FEUDJIO Yves Bertrand, 2014, « Les jeunes benskeineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'État », In *Autrepart*, n° 71, pp. 97-117.

HIEU TRUONG Alexis et LAROSE-HEBERT Katharine, 2021, « Insertion professionnelle des jeunes adultes et prise en charge psychiatrique : réflexion sur les défis en matière de protection sociale », In *Nouvelles pratiques sociales*, vol. 32, n°1, pp. 218–235.

KALIEU Christian, 2016, *Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam*. Thèse de Géographie, Université de Bretagne occidentale - Brest, 412 p.

KEUTCHEU Joseph, 2015, « Le « fléau des motos-taxis », In *Cahiers d'études africaines*, pp.509-534, disponible à : <http://journals.openedition.org/> consulté le 19 avril 2019

NOUKPO Agossou, 2004, « Les taxis-motos à Porto-Novo et Cotonou », In *Autrepart*, n° 32, pp. 135-148.

QUENOT-SUAREZ Hélène, 2012, *Quand les embouteillages « créent » la ville L'influence de la congestion sur la structure et l'économie urbaines à Accra (Ghana)*, Note de l'Ifri, Programme Afrique subsaharienne, 45 p.

RUFIN AKIYO Offin Lié, ADOUNKPE Julien, BABAJIDE Charles Lambert, AKOBI Ikililou et N'BESSA Benoît, 2016, « L'embouteillage dans Les grandes villes de l'Afrique de L'Ouest et ses problèmes : Cas de Cotonou au Bénin », In *Revue Africaine de Sociologie*, vol. 20, n°1, pp. 87-110.