

ISSN-P : 2312-7031  
ISSN-L : 3078-8234

FACULTE DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIÉTÉ

# ANYASÃ



Revue des Lettres et Sciences Humaines

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

**Université de Lomé**

Numéro 19  
Décembre 2025

# **ANYASÃ**

**Revue des Lettres et Sciences Humaines**

**Université de Lomé**

**ISSN-P : 2312-7031 ; ISSN-L : 3078-8234**

**URL de la revue : <https://www.revue-anyasa.org>**

**Bases de référencement**



**ADMINISTRATION ET REDACTION DE ANYASÁ**

***Revue des Lettres et Sciences Humaines***  
***Laboratoire de Recherches sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés***  
***Université de Lomé***

**Directeur administratif de la rédaction : Professeur Messan VIMENYO**

**Comité scientifique et de lecture**

Professeur Yaovi AKAKPO (Université de Lomé)  
Professeur Mahamadé SAVADOGO (Université de Ouagadougou)  
Professeur Augustin K. DIBI (Université Félix Houphouët-Boigny)  
Professeur Lazare POAME (Université Alassane Ouattara)  
Professeur Marc Louis ROPIVIA (Université Omar Bongo)  
Professeur Charles Zakarie BOAWO (Université Marien Ngouabi)  
Professeur Issa Djarangar DJITA (Université de Moundou)  
Professeur Azoumana OUATTARA (Université Alassane Ouattara)  
Professeur Paul ANOH (Université Félix Houphouët-Boigny)  
Professeur Delali Komivi AVEGNON (ENS d'Atakpamé)  
Professeur Komi N'KERE (Université de Lomé)  
Professeur Benjamin ALLAGBE (Université d'Abomey Calavi)  
Monsieur Ludovic Baïsserné PALOU, Maître de Conférences (Université de Pala)  
Monsieur Pessièzoum ADJOUSI, Maître de Conférences (Université de Lomé)  
Monsieur Iléri DANDONOUGBO, Maître de Conférences (Université de Lomé)  
Monsieur Nayondjoa KONLANI, Maître de Conférences (Université de Lomé)  
Madame Koko Zébéto HOUEDAKOR, Maître de Conférences (Université de Lomé)  
Monsieur Koffi KPOTCHOU, Maître de Conférences (Université de Lomé)  
Monsieur Kodzo KPOFFON, Maître de Conférences (Université de Lomé)  
Monsieur Eyanah ATCHOLE, Maître de Conférences (ENS d'Atakpamé)

Secrétaire de rédaction : Koku-Azonko FIAGAN (MC), Tel : +228 99762908, E-mail : azonkokoku@gmail.com

Contact :

BP. 1515, Lomé

Tél. : +228 90833419 / 90192589

E-mail : revue.anyasa@gmail.com ou anyasa@revue-anyasa.org

<p>A ces membres du comité scientifique, s'ajoutent d'autres personnes ressources consultées occasionnellement en fonction des articles à évaluer</p>
---

## Éditorial

Le mot **Anyasa** prononcé Anyásã, à ne pas confondre avec ah̄hlō, désigne en éwé « intelligence » ou « connaissance ». Dans les textes bibliques, anyásã est mis en rapport synonymique avec núnya « savoir ». Pour le caractère scientifique des travaux et la dimension universelle des recherches, le vocable a été retenu pour nommer cette Revue des Lettres et Sciences humaines que le *Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés (LARDYMES)* se propose de faire paraître deux numéros par an. La naissance de cette revue scientifique s'explique par le besoin pressant de pallier le déficit de structure de publication spécialisés en Lettres et Sciences humaines dans les universités francophones de l'Afrique. C'est précisément pour parvenir à cette vision holistique de la recherche (et non seulement de ses résultats, dont les plus évidents sont les publications, mais aussi de son contexte), que nous éditons depuis 2014 la revue Anyasa afin que chaque chercheur en sciences sociales trouve désormais un espace pour diffuser les résultats de ses travaux de recherche et puisse se faire évaluer pour son inscription sur les différentes listes d'aptitudes des grades académiques de son université.

## Charte d'éthique

Pour veiller à l'intégrité des travaux et de la diffusion des recherches scientifiques, la revue Anyasa applique les règles éthiques de la présente charte. Nous encourageons les membres du comité scientifique et de lecture, les contributeurs et les évaluateurs à les respecter.

### *Engagements de la revue*

Le comité de rédaction a pour priorité l'amélioration de la revue anyasa, ainsi que la publication et la diffusion en ligne d'un contenu scientifique concis, exigeant et éthique.

### *Rôles des évaluateurs*

Les évaluateurs sont sélectionnés pour leur expertise scientifique. Ils sont chargés d'évaluer les manuscrits sur leur seul contenu, sans distinction de race, de sexe, de convictions religieuses, de nationalité, d'affiliation universitaire. Les avis rendus par les évaluateurs doivent être objectifs. Les évaluateurs sont tenus de signaler tous les articles ayant un rapport de similitude avec l'article soumis à la revue.

### *Publication*

Les auteurs autorisent la diffusion de leur article au format papier et numérique sur le site web de la revue. Les auteurs garantissent à l'éditeur de l'originalité de leur contribution et lui assurent la jouissance entière et libre des droits ainsi cédés. Si leur article est co-signé par plusieurs auteurs, l'auteur principal doit être assuré de l'accord des co-auteurs au regard de la cession de droits. Les auteurs s'engagent également à avoir pris soin d'éviter tout plagiat.

## **AVIS AUX AUTEURS**

### **1. Note aux contributeurs**

« ANYASA » revue des lettres et sciences humaines, publie des articles originaux, rédigés en français, non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Les normes qui suivent sont conformes à celles adoptées par le Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et sciences humaines/CAMES (cf. dispositions de la 38e session des consultations des CCI, tenue à Bamako du 11 au 20 juillet 2016). Les contributeurs doivent s'y conformer.

#### **1.1. Les manuscrits**

Un projet de texte soumis à évaluation, doit comporter un titre (Times New Romans, taille 12, Lettres capitales, Gras), la signature (Prénom(s) et NOM (s) 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 structuration habituelle du texte scientifique : Introduction (Problématique, Hypothèse compris) ; Approche méthodologie ; Résultats ; Analyse des Résultats ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques (s'il s'agit d'une recherche expérimentale ou empirique).

Les notes infrapaginales, numérotées en chiffres arabes, sont rédigées en taille 10 (Times New Roman). Réduire au maximum le nombre de notes infrapaginales. Ecrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique (*Adansonia digitata*).

Le volume du projet d'article (texte à rédiger dans le logiciel word, Times New Romans, taille 12, interligne 1.5) doit être de 30 000 à 40 000 caractères (espaces compris).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :

#### **1. Premier niveau, premier titre (Times 12 gras)**

##### ***1.1. Deuxième niveau (Times 12 gras italique)***

##### ***1.2.1. Troisième niveau (Times 11 gras, italique)***

#### **1.2.2. 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). La source (centrée) est indiquée en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

La présentation des illustrations : figures, cartes, graphiques, etc. doit respecter le miroir de la revue. Ces documents doivent porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle (pour les cartes).

### **2. Notes et références**

2.1. Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.

2.2. 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 (B. A. Sy. 2008, p. 18) ;
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples :

- En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...) »
- Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire. - Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement.

Ainsi qu'il le dit : Le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socioculturelle et de civilisation traduisant une impréparation socio-historique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères. (S. Diakité, 1985, p. 105).

2.3. Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en continue et présentées en bas de page.

2.4. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Lieu de publication, Editeur, pages (p.) pour les articles et les chapitres d'ouvrage. Le titre d'un article est présenté entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2<sup>de</sup> éd.).

2.5. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Par exemple :

### **Références bibliographiques**

AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan, société, Paris, Gallimard, 352 p.

BERGER Gaston, 1967, L'homme moderne et son éducation, Paris, PUF. DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », Diogène, 202, p. 145-151.

DIAKITE Sidiki, 1985, Violence technologique et développement. La question africaine du développement, Paris, L'Harmattan, 156 p.

## Sommaire

### Géographie

FACTEURS ET ENJEUX DU RETOUR DE MARCHANDISES DE L'E-COMMERCE DANS LA RÉGION DU TCHOLOGO (COTE D'IVOIRE) .....	p. 1-17
<i>Céba Timothée KELY, Gaha Franck Olivier GUIHI, Bi Marie Richard Nicetas ZOUHOULA</i>	
DYNAMIQUE DE PRODUCTIVITE ET CAPACITE DE CHARGE DES PATURAGES A DAOUNA/REGION DE SEGOU (MALI).....	p. 18-32
<i>Abdou BALLO</i>	
CONDITIONS DE LOGEMENT : UN INDICATEUR DE LA VULNÉRABILITÉ DES POPULATIONS D'ABOISSO EN CÔTE D'IVOIRE.....	p. 33-50
<i>Vassamouka KONE, Gilles-Harold Wilfried MAI</i>	
PRODUCTIONS CACAOYERE ET CULTURE VIVRIERE : UNE ASSOCIATION CULTURALE COMME STRATEGIE DE DURABILITE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BONON (CENTRE-OUEST, COTE D'IVOIRE) .....	p. 51-64
<i>Guy Roger Yoboué KOFFI, Yao Privat KOUASSI, Komenan Gabin KOMENAN</i>	
ACCÈS DES FEMMES À LA TERRE CULTIVABLE DANS LES VILLAGES D'ADIAHO ET DE TCHINTCHÉBÉ DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE BONOUA.....	p. 65-81
<i>Babjo Julienne SOGBOU Epse ATIORY, Zohonon Sylvie Céline SERI Epse YAPI, Sidiki Youssouf COULIBALY</i>	
EVALUATION DE LA PAUVRETE ET STRATEGIE DE CROISSANCE ECONOMIQUE.....	p. 82-98
<i>Adoum Younous MAHAMAT, Djibrine Souleyman ALI, Djidainairi Israël NON-NDE</i>	
ACTIVITES COMMERCIALES DE RUE ET DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DE LA COMMUNE DE GOLFE 5 AU TOGO.....	p. 99-114
<i>Djiwonou Koffi ADJALO</i>	

## Sociologie

- DIFFUSION DES MOTOS-TAXIS AU SÉNÉGAL ET ANALYSE DE QUELQUES PROBLÉMATIQUES LIÉES À LEUR ESSOR.....  
*Abdoulaye NGOM* p. 115-128

- DU DECLASSEMENT A LA DOMINATION : LA RECONQUETE DU POUVOIR PAR LA FORCE ET LA FABRIQUE D'UN ORDRE AUTORITAIRE AU TOGO (1991-2025).....  
*Adoté Akué AKPABIE, Solenko GNENDA* p. 129-151

## Sciences de l'éducation

- EFFETS DES CAPSULES VIDÉO SUR LES PERFORMANCES DES ÉLÈVES DANS LES ÉCOLES URBAINES POST-PRIMAIRES ET SECONDAIRES AU BURKINA FASO.....  
*Céraphin Pegdwende OUÉDRAOGO, Windpouiré Zacharia TIEMTORÉ* p. 152-166

- LA RELATION PÉDAGOGIQUE EN PÉRIL : ANALYSE DE L'IMPACT DES OUTILS NUMÉRIQUES SUR LE PROCESSUS ENSEIGNEMENT-APPRENTISSAGE.....  
*Faïhoun Anselme HOUNYEVOU, Guillaume Abiodoun Chogolou ODOUWO* p. 167-180

## Histoire

- LE CIMETIÈRE COLONIAL FRANÇAIS DE BAKEL SENEGAL (1854 – 2020).....  
*Saliou Dit Baba DIALLO, Ambroise Djéré MENDY, Nicolas Serge Elisé SAGNA* p. 181-197

## Philosophie

- LA DERIVE DU POUVOIR POLITIQUE AU TCHAD DES ANNEES 1990 A NOS JOURS A TRAVERS UNE ANALYSE DE LA NOTION DE L'AMBITION CHEZ NICOLAS MACHIAVEL ?.....  
*Jean Michel MOUNGA MBAIDJE TAMBAYE* p. 198-210



## Psychologie

- SATISFACTION DANS LES ÉTUDES ET TRAVAIL  
ACADÉMIQUE PERÇU DES ÉTUDIANTS DE  
L'UNIVERSITÉ JOSEPH KI-ZERBO AU BURKINA  
FASO..... **p. 211-223**
- Yvonne KOUTOU ép. TIBIRI*

## Lettres modernes

- GUEHEKIA DE MECASSON DOUADELET : UNE ŒUVRE  
PARSEMEE DE PROVERBES A STRUCTURE COMPLEXE... **p. 224-236**
- Lagazane KAMAGATÉ, Ehouman Dibié Besmez SENY*
- DECOLONIALITE DE L'ETRE ET RHETORIQUE DE LA  
RECONCILIATION IDENTITAIRE AU BORD DE  
L'OGOOUE..... **p. 237-255**
- Marthe OYANE METOGHO*

## DIFFUSION DES MOTOS-TAXIS AU SÉNÉGAL ET ANALYSE DE QUELQUES PROBLÉMATIQUES LIÉES À LEUR ESSOR

*Abdoulaye NGOM*

*Université Assane Seck de Ziguinchor, Sénégal*

**Résumé :** Au Sénégal, les motos-taxis, appelées couramment *Jakarta*, se sont imposées comme un moyen de transport essentiel en milieu urbain. Ils offrent une solution de transport rapide et abordable, particulièrement dans les zones où les embouteillages sont fréquents et où l'offre de transports publics est insuffisante. Cependant, leur évolution engendre une myriade de problèmes touchant la sécurité, l'économie et la société. L'objectif de cet article est d'examiner en détail certaines questions liées à l'expansion et à la diffusion des motos-taxis au Sénégal. L'article s'appuie sur les résultats d'une étude plus étendue intitulée *(im)mobilités et transports au Sénégal*. Cette étude a été conduite entre 2022 et 2024 dans différentes villes du Sénégal, impliquant des conducteurs de motos-taxis, des propriétaires de ces engins ainsi que des passagers. Les résultats de notre recherche mettent en évidence, d'une part, l'implication notable des motos-taxis dans les accidents de la route et d'autre part, les enjeux de sécurité et de vol liés à l'expansion de ces modes de transport qui sont devenus un composant indispensable du réseau national de transports. Il convient, toutefois, de réguler le secteur des motos-taxis et d'exiger, dans la mesure du possible l'obligation de détenir un permis de conduire et de fixer l'âge des conducteurs à un certain niveau. Cela permettrait, d'une part, de limiter la récurrence des accidents de circulation et, d'autre part, d'éviter les malentendus qu'il y a très souvent entre conducteurs de motos-taxis et les autres usagers de la route. Au lieu de les proscrire, ce qui génère généralement plus de problèmes (chômage, transport non régulé), la réglementation pourrait permettre d'incorporer les motos-taxis au réseau de transport public, en valorisant leur contribution à l'accès aux régions éloignées et à un déplacement rapide dans les zones urbaines surpeuplées.

**Mots clés :** motos-taxis, accident routier, insécurité, Sénégal

**Abstract:** In Senegal, motorcycle taxis, commonly referred to as *Jakarta*, have established themselves as an essential means of urban transportation. They offer a fast and affordable transportation solution, particularly in areas where traffic jams are frequent and public transportation is insufficient. However, their evolution creates a myriad of security, economic, and social challenges. The objective of this article is to examine in detail some of the issues related to the expansion and diffusion of motorcycle taxis in Senegal. The article draws on the findings of a larger study entitled *(im)mobilities and transportation in Senegal*. This study was conducted between 2022 and 2024 in various cities across Senegal, involving motorcycle taxi drivers, owners, and passengers. The results of our research highlight, on the one hand, the significant involvement of motorcycle taxis in road accidents and, on the other hand, the security and theft issues linked to the expansion of these modes of transport which have become an essential component of the national transport network. It is necessary, however, to regulate the motorcycle taxi sector and, where possible, require drivers to hold a valid driver's license and set a minimum age for drivers. This would, on the one hand, limit the frequency of traffic accidents and, on the other hand, prevent the misunderstandings that so often arise between motorcycle taxi drivers and

other road users. Instead of banning them, which generally generates more problems (unemployment, unregulated transport), regulations could allow motorcycle taxis to be integrated into the public transport network, recognizing their contribution to accessing remote areas and facilitating rapid movement within overcrowded urban zones.

**Keywords:** motorcycle taxis, road accident, insecurity, Senegal

## Introduction

L'enjeu de la mobilité interne au sein des villes sénégalaises, en particulier à Dakar, prend une importance capitale face à l'intensification de l'urbanisation et à la croissance démographique. Cette situation se distingue par une dépendance croissante aux transports non officiels et présente de nombreux obstacles majeurs. Au Sénégal, la mobilité interne est un domaine en évolution permanente, face à des défis liés à l'expansion urbaine tout en mettant en avant des projets prometteurs visant à améliorer et assurer la durabilité des systèmes de transport pour tous les citoyens. La diversité des moyens de transport qui assurent les déplacements des populations dans les villes, de jour comme de nuit, est largement due à la mobilité interne des individus. On observe le même modèle à peu près partout dans le pays où les moyens de transport urbain sont fournis par des taxis, des voitures « clandos », des bus, des bicyclettes et des motos-taxis connues sous le nom de *Jakarta* dans la langue locale.

L'apparition des motos-taxis au Sénégal représente une solution pragmatique aux enjeux de déplacement en milieu urbain. Ces véhicules, à la fois maniables et économiques, compensent efficacement les lacunes des transports en commun. Cependant, leur croissance rapide entraîne une multitude de problèmes qu'il est nécessaire d'examiner. Ces enjeux concernent essentiellement la sécurité sur les routes, l'insécurité, l'effet sur l'environnement, la pollution et les normes législatives. Bien qu'elles soient essentielles pour la mobilité, leur expansion débridée pose de nombreux problèmes.

L'hypothèse de recherche est que l'augmentation des motos-taxis au Sénégal, même si elle contribue à la diversification des modes de transport actuels, est malheureusement associée à divers problèmes tels que les accidents de la circulation, la pollution, l'insécurité, le vol ainsi que le trafic de drogue.

Après avoir exposé certains aspects méthodologiques, nous abordons dans un premier temps la problématique des accidents de la route impliquant les motos-taxis. Dans un second temps, nous examinons la question de la pollution produite par les motos-taxis et ses conséquences potentielles sur l'environnement et la santé des habitants. En troisième lieu, il est primordial d'aborder d'une part les enjeux de sécurité et les délits liés à l'augmentation des motos-taxis, et d'autre part le rapport entre les motos-taxis et le trafic de stupéfiants. Pour conclure, nous mettons en lumière les efforts de l'État du Sénégal concernant la réglementation et la normalisation des motos-taxis.

## **1. Méthodologie**

### **1.2. Matériels et méthodes**

#### **1.2.1. Technique d'échantillonnage**

En l'absence d'une base de sondage spécifique, nous avons opté pour une méthode d'échantillonnage par réseau, souvent dénommée « échantillonnage en boule de neige ». Le principe de l'échantillonnage par réseau, ou « boule de neige » repose sur l'idée d'exploiter les relations personnelles ou professionnelles des premiers participants rencontrés pour élargir l'échantillon en intégrant des individus qu'ils connaissent. La méthode implique de commencer avec un individu de la population ciblée afin de constituer un nombre adéquat de personnes susceptibles d'intégrer l'échantillon. Nous avons adopté une stratégie qui impliquait de contacter des chauffeurs et propriétaires de motos-taxis, qui nous ont ensuite orientés vers d'autres chauffeurs, et ainsi de suite, jusqu'à ce que nous puissions rencontrer un nombre suffisant d'experts.

#### **1.2.2. Les outils de collecte : observations directes, entretiens semi-directifs et récits de vie**

Plusieurs observations en personne ont été menées aux check-points ou zones de stationnement des motos-taxis pour examiner visuellement les interactions entre les chauffeurs de moto-taxi et leurs clients. Cela a permis de mettre en évidence, indirectement, un certain nombre de dynamiques qui organisent ces espaces de transport. Observations, entretiens et récits de vie (Bertaux, 2016) se sont complétés mutuellement durant toutes les phases de nos enquêtes de terrain, nous permettant d'inscrire notre posture épistémologique dans une démarche socio- anthropologique qui

« se veut au plus près des situations naturelles des sujets – vie quotidienne, conversations, routines, dans une situation d'interaction prolongée entre le chercheur en personne et les populations locales, afin de produire des connaissances in situ, contextualisées, transversales, visant à rendre compte du point de vue de l'acteur des représentations ordinaires, des pratiques usuelles et de leurs significations autochtones. » (J. P. O. De Sardan, 2008, p. 41).

Afin d'éviter tout biais, les entretiens ont été, dans la plupart des cas, réalisés en wolof puis traduits en Français.

## **2. Résultats et discussion**

### **2.1. Les motos-taxis et la problématique des accidents de la circulation**

Bien vrai que les motos-taxis soient bien implantées dans plusieurs villes du Sénégal, il n'en demeure qu'ils sont à l'origine de nombreux accidents de la circulation. D'après le Rapport annuel de la Police nationale du Sénégal pour l'exercice 2024, 49,31% des accidents ayant entraîné la mort concerne des motos. En effet, la plupart des conducteurs sont des jeunes inexpérimentés qui n'ont pas une très bonne connaissance du Code de la route. Leur manière de conduire sur les routes laisse à désirer et de ce fait souvent à

l'origine des accidents de la circulation. Il est récurrent, par exemple, de voir au cœur de la circulation des conducteurs de motos-taxis qui dépassent les voitures par la droite dans un petit espace.

En janvier 2025, un accident routier majeur a eu lieu dans le hameau de Ndiayène Waly, qui se trouve dans la municipalité de Keur Mbouki, au sein du département de Mbirkilane.<sup>1</sup> Un accident impliquant deux motos-taxis Jakarta a entraîné la mort d'un individu et a causé de graves blessures à deux autres. Selon les déclarations recueillies, l'incident a eu lieu pendant que les deux conducteurs de motos-taxis Jakarta s'adonnaient à une course. L'un d'eux a durement heurté l'autre conducteur de moto. À la suite de cet incident dramatique, les habitants de ce village ont lancé un appel aux conducteurs de motos-taxis afin qu'ils fassent preuve de plus de vigilance et de sérieux, en mettant l'accent sur l'importance du port du casque et l'observance des règles routières. Il est donc important de noter que plus de 60% des accidents routiers en ville sont attribués aux motos-taxis pour plusieurs motifs. Il est donc indéniable que depuis leur apparition, les victimes décédées se chiffrent par dizaines, voire par centaines annuellement. L'ampleur du phénomène est telle que plusieurs hôpitaux à travers le pays leur ont dédié une salle de traitement appelée « *salle Jakarta* ». Toutefois, malgré le risque associé aux motos-taxis, une partie de la population continue de les utiliser comme moyen de transport quotidien, ayant une préférence pour ce mode de déplacement.

**Photo n°1 : collision entre deux motos-taxis ayant entraîné un mort**



*Source : [https://www.senenews.com/actualites/kaolack-une-collision-entre-deux-motos-jakarta-fait-un-mort\\_443665.html](https://www.senenews.com/actualites/kaolack-une-collision-entre-deux-motos-jakarta-fait-un-mort_443665.html)*

---

<sup>1</sup> <https://emedia.sn/collision-mortelle-entre-deux-motos-jakarta-a-mbirkilane-un-mort-et-deux-blesses-graves/>, dernière consultation 28 Octobre 2025.

**Photo n°2 : collision entre une moto-taxi et un camion**



*Source : <https://www.seneplus.com/societe/le-lourd-tribut-des-jakartamen>*

D'autres conducteurs de motos-taxis n'ont aucune maîtrise du sens de la priorité au niveau des ronds-points et des sens giratoires en raison de leur ignorance du Code de la route. Ces différentes attitudes des conducteurs de motos-taxis font qu'il y a des malentendus et des disputes très souvent entre eux et les autres usagers de la route qui tiennent à ce que les règles de bonne conduite soient respectées dans la circulation. En outre, pour des raisons de sécurité, le port du casque est une obligation aussi bien pour le conducteur que pour le passager. Ce qui permet de les protéger en cas d'accidents de circulation. Cette obligation de port de casque n'est nullement respectée par beaucoup de conducteurs de motos-taxis. C'est ce que semblent corroborer ces propos de Korka, conducteur de moto-taxi qui nous affirmait ceci au cours d'un de nos entretiens :

« Je sais que le port du casque est obligatoire lorsque l'on conduit une moto. Toutefois, je dois avouer que même si j'ai un casque, je le porte que très rarement, car il fait très chaud ici. Quand je mets le casque pendant quelque minute c'est comme si j'étais en train d'étouffer et ça me donne parfois l'impression d'avoir des vertiges si je mets le casque pendant plusieurs minutes. Je m'efforce de mettre un casque toutefois lorsqu'il y a des contrôles effectués par la police à certains endroits de la ville. Parfois, si je ne mets pas de casque et que j'aperçois des éléments de la police qui effectue le contrôle du port du casque, j'emprunte d'autres rues pour les contourner et poursuivre mon chemin. De toutes les façons, je connais bien toutes les rues de la ville et il m'est très facile de prendre des détours pour aller dans m'importe quel lieu de la ville ».

Les seuls jours où ces conducteurs de motos-taxis et clients portent le casque de protection, c'est lorsque les limiers de la police sont aux abords de la route pour procéder au contrôle à certaines heures de la journée. C'est ainsi que certains conducteurs de motos-taxis n'hésitent pas à contourner ou à prendre une autre route dès l'instant qu'ils aperçoivent des agents de la police qui procèdent au contrôle.

En parallèle à la non-connaissance du Code de la route et des problèmes liés au non-port du casque de protection, on observe également chez un grand nombre de conducteurs de motos-taxis la non-détention de permis de conduire. Ce qui fait que ce monde des motos-taxis est caractérisé par son caractère informel et échappe donc à tout contrôle. En effet, n'importe quel jeune peut se retrouver à tout moment comme conducteur de moto-taxi sans pour autant connaître les règles élémentaires de conduite dans la circulation. Il convient de souligner, par ailleurs, la non-détention de permis de conduire par la plupart des conducteurs de motos-taxis. Soulignons toutefois qu'au Sénégal, il n'existe pas de textes ou de lois contraignant les conducteurs de motos-taxis à avoir un permis de conduire moto pour exercer l'activité de conducteur de motos-taxis. C'est dans cet environnement non réglementé que pratiquement toutes les règles et les codes de bonne conduite sur les routes sont bafoués et rarement respectés par les conducteurs de motos-taxis. Ce qui est, par ricochet, à l'origine des cas de collision fréquente entre motos-taxis et voitures dans la circulation. Tels sont entre autres un certain nombre de manquements liés au non-respect du Code de la route qui est très souvent à l'origine des accidents de la circulation.

## ***2.2. La problématique de la pollution générée par les motos- taxis***

L'enjeu de la pollution issue des motos-taxis représente un défi environnemental et sanitaire significatif dans plusieurs pays africains, notamment au Sénégal. Bien qu'ils soient inscrits au cœur des divers moyens de transport au Sénégal, les motos-taxis contribuent inextricablement à la pollution de l'air et par ricochet à la dégradation de l'environnement. Les motos-taxis viennent donc accentuer un problème de santé publique puisque cette pollution n'est pas sans avoir des incidences pour la santé des populations. Cette pollution est essentiellement composée des effets du monoxyde de carbone et de la fumée rejetés à travers les pots d'échappement des motos-taxis. Elle s'accompagne également d'une constante poussière et de gaz qui plus est toxique émanant des motos-taxis désuètes et très âgées qui composent plus de la moitié du parc moto cyclique. Une fumée noire et hyper polluante émane de nombre de motos-taxis dont ne se préoccupent même pas les conducteurs de motos-taxis puisqu'étant plus focalisés par des rentrées en devises que par des problèmes de pollution atmosphérique. Les émissions de gaz nocifs, comprenant le monoxyde de carbone, toxique qui diminue l'oxygène sanguin, le dioxyde de carbone, principal responsable des gaz à effet de serre contribuant au réchauffement climatique, l'hydrocarbure non brûlé qui favorise la création d'ozone troposphérique (ozone nuisible) et souvent cancérigène, les particules fines qui pénètrent en profondeur



dans les poumons et sont liées à diverses maladies respiratoires et cardiovasculaires, ainsi que l'oxyde d'azote qui est à l'origine des pluies acides et du smog et provoque une irritation des voies respiratoires. Dans une remarquable étude portant sur les transports urbains par motos-taxis et risque sanitaire à Douala, Joël Simplicite Tcheunteu Simo (2021) démontrait déjà que :

« la poussière en suspension dans l'air présente de graves risques pour la santé. La taille des particules détermine en grande partie l'ampleur du danger. Les particules de plus de 10 µm ne peuvent être inhalées et n'affectent donc que les organes externes. Elles sont surtout responsables d'irritations de la peau et des yeux, de conjonctivites et d'infections oculaires. Les particules de moins de 10µm peuvent être inhalées, mais elles sont généralement arrêtées au niveau du nez, de la bouche et des voies respiratoires supérieures ; elles déclenchent alors des affections telles que l'asthme, les trachéites, les pneumonies, les rhinites allergiques et la silicose. Toutefois, quand les particules fines pénètrent dans les voies respiratoires inférieures et atteignent la circulation sanguine, elles peuvent affecter tous les organes internes et causer des troubles cardio-vasculaires. Certaines maladies infectieuses sont transmises par la poussière ». (J. S. Tcheunteu Simo, 2021, p. 44-45).

Il faut souligner, par ailleurs, que l'emploi régulier de combustibles illicites ou de piètre qualité, souvent disponible sur les trottoirs et à bas prix, contribue à l'augmentation des émissions polluantes. Ces combustibles renferment des substances impures qui amplifient la production de fumée et les émissions toxiques. De nombreuses motos-taxis sont des modèles obsolètes, moins efficaces en matière d'émissions et fréquemment défectueux sur le plan mécanique, ce qui amplifie leur impact environnemental nuisible. Une exposition prolongée aux fumées d'échappement et aux particules fines est l'un des principaux facteurs de maladies respiratoires (asthme, bronchite, etc.) et cardiovasculaires, affectant aussi bien les chauffeurs de motos-taxis que les résidents en milieu urbain. Les chauffeurs sont particulièrement vulnérables à cette pollution, fréquemment sans dispositif de protection approprié (comme les masques), et ils sont moins alertés aux dangers impactant leur santé personnelle. La question de la pollution causée par les motos-taxis est délicate et requiert une stratégie pluridimensionnelle, mêlant des actions réglementaires, technologiques, économiques et de conscientisation pour réaliser un transport urbain plus pérenne et qui préserve à la fois l'environnement et la santé des citoyens.

### ***2.3. Les problèmes d'insécurité et de vols liés à l'avènement des motos-taxis***

L'avènement des motos-taxis, souvent appelées *Jakarta* au Sénégal, a sans aucun doute révolutionné le transport urbain et périurbain, offrant une solution rapide et accessible face aux problèmes d'embouteillages et de manque de transports en commun. Cependant, cette prolifération s'accompagne de nombreux problèmes d'insécurité, tant routière que criminelle, qui préoccupent de plus en plus les populations et les autorités. L'apparition des motos-taxis a entraîné un souci d'insécurité et de vol dans diverses villes du Sénégal.



Les agressions à l'arraché, souvent imputées aux conducteurs de motos-taxis, constituent une véritable menace pour la sécurité publique dans plusieurs villes du pays. Ces incidents d'agression se produisent aussi bien le jour que la nuit dans les rues et parfois même dans le trafic routier, en particulier lors des bouchons. Ces cas d'agressions multiples et récurrentes font que « l'activité de moto-taxi reste étiquetée comme regroupant des irresponsables, des déviants ou des délinquants ». (Y. B. Djouda Feudjio, 2014, p. 109).

Dans la ville de Dakar, marquée par une circulation dense, des vols à l'arraché sont fréquemment perpétrés par des chauffeurs de motos-taxis. La rapidité et la maniabilité des motos les rendent malheureusement propices aux vols à l'arraché (sacs, téléphones portables). Des agressions, parfois avec violence, ont également été signalées, où des conducteurs de motos-taxis ou des individus se faisant passer pour tels dépouillent leurs clients. Il est souvent complexe de capturer ces voleurs lorsque le besoin se présente, en grande partie à cause de la capacité particulière des motos-taxis et des motos en général à manœuvrer dans les espaces restreints de la route. L'agilité des motos peut être utilisée par les criminels pour réaliser des actes de grand banditisme, y compris des braquages, en permettant une évasion rapide.

Il s'y ajoute qu'un grand nombre de conducteurs de ces motos-taxis sont des jeunes qui manquent d'expérience et ne sont pas systématiquement équipés (absence de casque pour le conducteur et le client) ni instruits sur les règles de sécurité sur la route. Pour maximiser les trajets et les gains, certains conducteurs roulent à des vitesses excessives et surchargent leurs motos, augmentant les risques d'accident.

L'absence de contrôle technique périodique entraîne un état dégradé de certaines motos-taxis, ce qui met en péril la sécurité. Le secteur, souvent peu encadré, peut attirer des individus ayant des intentions criminelles, qui se mêlent aux conducteurs honnêtes. Le manque de réglementation rigoureuse et de supervision efficace a donné l'opportunité à des personnes malveillantes de se présenter comme des chauffeurs de motos-taxis pour perpétrer des actes criminels. Il est compliqué de faire la différence entre un véritable conducteur de moto-taxi et un individu malveillant utilisant une moto pour commettre des actes répréhensibles. À Ziguinchor, des actions récentes ont été menées dans le but de combattre le banditisme, entraînant des arrestations et la confiscation de motos, indiquant ainsi une inquiétude locale quant à ce genre de criminalité. L'attrait du profit immédiat et le manque de contrôle peuvent pousser des personnes malveillantes à exploiter le service de motos-taxis pour perpétrer des crimes. En juillet 2025, dans la zone de Tambacounda, les autorités, notamment la gendarmerie, ont arrêté un chauffeur de moto-taxi soupçonné d'avoir violé une étudiante.

La nature informelle du secteur complique l'identification et le suivi des chauffeurs en cas de problème, ce qui peut dissuader les victimes de déposer une plainte ou rendre les enquêtes difficiles. En plus, avant l'obligation d'immatriculer les motos, il était encore

plus difficile de signaler ou de repérer un ou des conducteur(s) de motos ayant commis un vol ou une agression dans tel ou tel lieu. Maintenant comme la plupart ont des plaques d'immatriculation, le signalement est beaucoup plus facile même si d'autres stratégies peuvent être effectuées par certains conducteurs de moto-taxi.

Certains conducteurs de motos-taxis consomment des drogues ou des substances similaires pour combattre la fatigue, le stress lié aux exigences et attentes familiales, ainsi qu'aux multiples soucis quotidiens. Pour certains chauffeurs, la consommation de drogues leur permet de rester vigilants et de travailler jusqu'à tard dans la nuit, ce qui leur permet d'accumuler beaucoup d'argent pour subvenir à leurs propres besoins ainsi qu'à ceux de leur famille.

« Les conséquences sanitaires de la consommation de ces substances sur les conducteurs sont remarquables. Leur usage entraîne à long terme des problèmes de forte dépendance, psychiques et sanitaires. L'on assiste alors à une altération de la vigilance, des réflexes, des capacités de mémoire et de concentration. Des complications psychiatriques ont été signalées par des conducteurs eux-mêmes (schizophrénie, hallucinations, dépression). Des problèmes cardiaques, des maladies respiratoires et des hypertension ont été signalés depuis la consommation de ces produits ». (G. C. Kroubo Kafe et B. Ouattara, 2022, p. 120).

Il est clair que la consommation de drogues ou de ces substances assimilées augmente ainsi le risque d'accident et peut susciter des comportements violents ou délictueux d'autant plus que les substances intoxicantes altèrent les perceptions et l'aptitude du cerveau à gérer de manière adéquate les informations. Elles entraînent une diminution de la vigilance, de la concentration, une perte de contrôle personnel et un accroissement du délai de réaction face à un risque. Elles encouragent aussi la distraction, l'impulsivité, le sentiment d'omniscience et la prise de risque.

Outre l'usage de drogues et substances associées, d'autres chauffeurs de motos-taxis consomment de l'alcool et se rendent fréquemment dans les bars et autres lieux de plaisir en quête de prostituées, afin d'éclipser les tourments et les défis quotidiens de leur existence ainsi que le désespoir dont certains d'entre eux sont accablés régulièrement. Nos enquêtes de terrain réalisées dans les quartiers nocturnes de diverses villes comme Ziguinchor et Kolda ont révélé que des conducteurs de motos-taxis attendaient non pas des clients devant les bars, mais plutôt des prostituées proposant leurs services.

Une enquête réalisée à Thiès a démontré que sur les chauffeurs de motos-taxis hospitalisés aux urgences à la suite d'un accident routier, 22,2% avaient ingéré des stupéfiants et 6,3% de l'alcool. (B. B. Diedhiou et *al*, 2023). Conduire sous l'influence de substances psychoactives est un élément prépondérant dans les accidents, puisque cela réduit la vigilance et conduit à une défaillance du contrôle personnel.

Au Sénégal, les accidents de circulation, souvent liés aux motos-taxis, constituent une cause importante de décès, notamment parmi les jeunes adultes. Dans certaines situations,

les motos-taxis servent non seulement à la consommation, mais également au trafic et à la vente de drogues, ce qui en fait un sujet de criminalité. Dans des villes comme Ziguinchor, Kolda et Sédhiou, les prostituées apprécient également beaucoup les motos-taxis, car les conducteurs collaborent souvent avec elles en les menant discrètement de jour comme de nuit auprès de certains clients. Durant la nuit, quelques chauffeurs de motos-taxis agissent comme conducteurs pour certaines prostituées, les transportant d'un client à l'autre. Voilà comment se déroule le scénario. Le chauffeur de moto-taxi peut soit déposer la prostituée chez le client et l'attendre paisiblement jusqu'à ce qu'elle ait terminé son travail, soit l'emmener chez le client puis s'en aller. Une fois sa tâche accomplie, la travailleuse du sexe n'aura qu'à contacter le chauffeur de moto-taxi par téléphone pour qu'il vienne la prendre. (A. Ngom, 2024). Bien que les motos-taxis combler un besoin urgent de transport, leur développement accéléré a révélé d'importants enjeux liés à la sécurité. L'instauration de politiques publiques appropriées, alliant réglementation, formation et répression, est indispensable pour assurer une sécurité accrue des transports pour tous.

#### ***2.4. Motos-Taxis et trafic de drogue au Sénégal***

La question de la drogue au Sénégal est un défi à la fois complexe et multidimensionnel, affectant la santé publique, la sécurité, l'économie et le lien social. Autrefois perçu principalement comme un corridor pour le trafic de stupéfiants (en particulier, la cocaïne venant d'Amérique latine vers l'Europe), le pays est désormais confronté à une hausse croissante de sa consommation interne et de la production de certaines drogues. Selon le socio-criminologue Benoît Tine (2025), les drogues représentent au Sénégal un fléau social (B. Tine, 2025) et posent divers enjeux contemporains. L'emploi de stupéfiants dans les régions les plus isolées du pays entraîne des dynamiques complexes de mouvement et de transport de ces produits prohibés.

L'essor et la diffusion des motos-taxis suscitent des enjeux complexes, en particulier en ce qui concerne la sécurité sur les routes et la criminalité, y compris le trafic de stupéfiants. Au Sénégal, il est courant d'utiliser des motos-taxis pour faire passer la drogue. En effet, des groupes de trafiquants de stupéfiants se dissimulent parmi les chauffeurs de moto-taxi et les exploitent pour transporter leurs marchandises, tirant parti de leur vitesse et de leur faculté à se mêler au trafic. Des actions policières ont déjà permis de démanteler des réseaux où des chauffeurs de motos-taxis étaient engagés dans la diffusion de drogues illicites. Dans certaines régions du pays, notamment en Casamance, « considérée comme la région où la culture du cannabis est la plus développée, avec précisément les îles karone et les villages du Fogny dans le Département de Bignona » (B. Tine et N. V. Diatta, 2020, p. 125) des conducteurs de motos-taxis facilitent la diffusion active et discrète de certaines substances illicites telles que le cannabis. C'est le cas également dans certaines villes du pays comme Rufisque où des conducteurs de motos-taxis sont les principaux convoyeurs de chanvre indien.

« Le trafic de chanvre indien, devenu endémique dans la ville de Rufisque depuis plusieurs années, a cependant pris une toute nouvelle dimension. Cette drogue parvient à atteindre tous les coins de la ville, à cause d'un nouveau moyen de transport : des motocycles communément appelés « motos *Jakarta* ». Ces engins importés d'Asie ont toujours été considérés comme un réel danger à cause des nombreux accidents qu'ils provoquent. Mais dans la vieille cité Rufisquoise, les « *jakartas* » portent désormais l'étendard du trafic de cannabis à grande échelle » (A. M. Lô, 2022).

On retrouve le même cas de figure dans la région de Tambacounda où les motos-taxis jouent un rôle important dans le trafic de drogue. Située à la frontière du Mali et de la Gambie, Tambacounda représente un carrefour essentiel pour le transit des individus et des biens, y compris les drogues, vers ou en provenance de ces pays limitrophes. Elle se situe également près de Kédougou, une zone d'extraction minière qui attire un grand nombre d'individus, ce qui favorise un contexte propice au trafic. La facilité de circulation est favorisée par la porosité des frontières et la présence de chemins impraticables pour les véhicules ordinaires.

Les trafiquants exploitent souvent les motos-taxis *Jakarta* pour utiliser ces routes peu surveillées. Les forces de sécurité et de défense locales réalisent fréquemment d'importantes confiscations de drogues, y compris du cannabis, de la cocaïne, du haschich et des amphétamines. On a rapporté des confiscations de cocaïne sans précédent, atteignant parfois plus d'une tonne, mettant en évidence l'ampleur du trafic. À Tambacounda, les trafiquants de drogue exploitent la capacité des motos-taxis à circuler dans des zones difficilement accessibles, en faisant de ce moyen de transport un outil privilégié. Les autorités du Sénégal redoublent d'efforts pour combattre ce fléau, cependant, la difficulté du terrain et la sophistication des réseaux de trafiquants posent toujours des problèmes majeurs.

Il convient de souligner, par ailleurs, que même s'il n'existe pas de preuve concrète et complète associant spécifiquement les motos-taxis au trafic de stupéfiants d'après les données accessibles, le domaine non contrôlé des motos-taxis comporte des faiblesses que pourraient utiliser des organisations criminelles. Des cas de saisies de stupéfiants sont signalés où des motos ont été laissées par des trafiquants en fuite.

La régulation de cette activité représente des défis cruciaux pour la sécurité publique et le combat contre divers types de criminalité, y compris le trafic de stupéfiants. Les autorités du Sénégal se battent vigoureusement contre le trafic de stupéfiants, et les moyens de transport clandestins peuvent être utilisés par les réseaux criminels. Les opérations régulières menées par les forces de sécurité visent à détruire les réseaux de trafic de stupéfiants à l'échelle nationale. Ces opérations visent différents moyens de transport et emplacements, y compris ceux où l'utilisation de motos pourrait être envisagée. En définitive, bien que les motos-taxis offrent une solution de transport et des possibilités économiques, ils comportent aussi des dangers liés à la sécurité et peuvent être exploités

pour des activités criminelles, comme le trafic de stupéfiants. Pour le Sénégal, la supervision de l'industrie et l'amélioration des vérifications sont des questions cruciales pour optimiser les avantages de ce moyen de transport tout en réduisant ses excès.

### ***2.5. Réglementation et normalisation des motos-taxis par l'État sénégalais***

Si un secteur du transport au Sénégal semble manifestement en dehors du contrôle des autorités, c'est probablement celui des motos-taxis. La régulation des motos-taxis au Sénégal est un sujet sensible et en constante évolution, visant à superviser une activité qui a récemment connu une croissance significative, notamment dans des villes comme Kaolack, Ziguinchor, Kolda et Dakar. La principale préoccupation du gouvernement est de garantir la sécurité routière, de valoriser les acteurs dans ce secteur et d'établir cette forme de transport en tant que profession.

Au Sénégal, la réglementation et la normalisation des motos-taxis représentent des questions délicates et en perpétuel changement, avec des implications significatives sur les plans économique, social et sécuritaire. Face au chômage et aux problèmes de mobilité, le domaine des motos-taxis a connu une expansion rapide. Même si cette profession n'a pas toujours été officiellement reconnue, des initiatives sont prises pour la réguler. Il existe un besoin clair d'un cadre réglementaire plus inclusif et adapté. Des discussions et des propositions sont en cours pour répertorier les types de motos, délivrer des licences d'exploitation spécifiques et faciliter les démarches administratives. Il est crucial que les motocyclistes, y compris ceux qui conduisent des motos-taxis, détiennent un permis de conduire et une plaque d'immatriculation. Des périodes de grâce ont été accordées pour satisfaire cette exigence, et des démarches sont entreprises pour simplifier la procédure.

Le port du casque est imposé à la fois aux conducteurs et aux passagers, et il est prévu d'exiger également le port d'un gilet portant un numéro d'identification pour les motos-taxis. L'obligation de porter un casque pour les chauffeurs de motos-taxis au Sénégal est une question complexe qui touche à des aspects de sécurité routière, de santé publique, d'économie et de culture. Bien que réglementaires et obligatoires, sa mise en œuvre et son respect demeurent un enjeu considérable. De nombreux conducteurs de motos-taxis ne mettent pas de casque ou le portent de manière inappropriée. D'autres esquivent les contrôles de police pour échapper aux amendes. Il est courant que certains conducteurs « marchandent » avec les contrôleurs de la circulation, ou même aient recours à la corruption, ce qui diminue l'efficacité de l'application des lois. D'après d'autres chauffeurs de motos-taxis que nous avons interrogés, le port du casque est considéré comme une contrainte, en particulier durant les vagues de chaleur intense. Certains vont même jusqu'à dire qu'il est totalement « absurde » de porter un casque sur la tête.

L'absence de casque est un élément crucial dans la sévérité des accidents de moto. On rapporte fréquemment des blessures à la tête (fractures du crâne, lésions internes et faciales) qui peuvent conduire à des traumatismes crâniens sévères, des incapacités

durables ou même au décès. C'est l'une des raisons principales pour lesquelles, lorsqu'un accident de la route survient impliquant une moto, le conducteur de moto-taxi décède fréquemment ou subit de lourdes blessures qui peuvent l'empêcher de poursuivre son activité.

La question du port obligatoire du casque au Sénégal reflète les enjeux plus vastes liés à la sécurité routière et à la régulation des transports, exigeant une stratégie pluridimensionnelle mêlant sanction, prévention et soutien. L'accroissement du nombre de motos-taxis est lié à une hausse des accidents routiers. Pour abaisser le taux de mortalité, les responsables soulignent l'importance de se conformer au Code de la route. Le domaine est ponctuellement touché par des questions de sécurité, incluant des incidents d'agressions et de vols à la tire impliquant des motos. L'objectif de l'enregistrement et de l'identification des chauffeurs est aussi de combattre ce problème. Un nombre significatif de chauffeurs ne bénéficie d'aucune couverture d'assurance, ce qui constitue un souci lors d'un accident. Ainsi, l'État du Sénégal exhorte tous les conducteurs de motos-taxis *Jakarta* à souscrire une assurance qui les protégerait en cas d'accident. Dans sa volonté d'assainir le secteur des motos taxis en particulier et des motos de manière générale, les nouvelles autorités de l'État du Sénégal ont entamé une première campagne d'immatriculation des deux-roues qui s'est tenue du 13 décembre 2024 au 13 mars 2025. Elle n'a toutefois pas permis d'immatriculer toutes les motos.

Tout compte fait, la structuration du secteur représente un défi crucial, notamment pour autoriser les chauffeurs à exercer légalement, s'acquitter de leurs impôts et taxes, et bénéficier d'une couverture assurantielle. Les procédures administratives (permis, immatriculation) et leur complexité, ainsi que les frais qui y sont associés, représentent fréquemment des barrières pour les conducteurs. Les groupements de motos-taxis sont fréquemment en première ligne pour soutenir les droits des chauffeurs et discuter avec les autorités. Pour une réglementation efficace et bien acceptée, il est crucial d'avoir une consultation qui inclut tous les acteurs. Il faudrait que l'État sénégalais réussisse à maintenir un équilibre entre la nécessité d'assurer la sécurité du transport et l'importance de ne pas entraver une activité économique cruciale.

## **Conclusion**

Les changements profonds qui ont caractérisé les sociétés contemporaines ont eu un impact sur différents secteurs d'activité dans les pays africains. Le Sénégal n'est pas resté en marge de cette tendance où le secteur des transports a connu d'importantes transformations et modifications récemment. C'est dans ce contexte que les motos-taxis ont progressé et se sont répandues à travers le pays au fur et à mesure des années. L'observation générale est que ces motos-taxis comblent une insuffisance dans le transport en commun, offrant une solution rapide et flexible face aux congestions routières, particulièrement dans les zones difficilement accessibles ou mal desservies par les moyens de transport public traditionnels. Le secteur des motos-taxis génère des

milliers d'emplois, principalement pour les jeunes, contribuant ainsi à la réduction du taux de chômage et offrant un soutien financier à de nombreux ménages. Il s'agit souvent d'une stratégie de survie face à la crise de l'emploi. Leurs tarifs sont souvent plus abordables que ceux des autres moyens de transport, ce qui les rend accessibles à un large public. Malgré tous ces bénéfices et leur contribution aux solutions de transport pour les communautés, il est évident que leur croissance a également engendré divers problèmes, notamment une augmentation des accidents routiers, des vols à l'arraché, des agressions ou de la criminalité. Cet article a donc tenté de clarifier les questions associées à la propagation et à l'évolution de ces véhicules à deux roues dans le pays.

### Références bibliographiques

- BERTAUX Daniel, 2016, *Le récit de vie* (4ème édition), Paris, Armand Colin.
- DE SARDAN Jean-Pierre Olivier, 2008. *La rigueur du qualitatif. Les contraintes empiriques de l'interprétation socio-anthropologique*, Louvain-La-Neuve, Academia-Bruylant.
- DIEDHIOU Bocar Baïla, DIATTA Armandine Eusébia Roseline, TOURÉ Habib, NDOYE Daour et NDIAYE Mor, 2023, « Transport informel : Les accidents de la circulation parmi les conducteurs de mototaxi à Thiès au Sénégal », *International Journal of Innovation and Applied Studies*, Vol. 40, N°3, pp. 792-799.
- DJOUDA FEUDJIO Yves Bertrand, 2014, « Les jeunes benskeineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'État », *Autrepart*, N°71, pp. 97-117.
- KROUBO Kafé Guy-Christian & OUATTARA Bakary, 2022, « Trafic et consommation de drogues chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké (Côte d'Ivoire) », *Géotransports*, N°17-18, pp. 114-122.
- LO Ass Momar, 2022, « A Rufisque : Les « jakarta », nouveaux motards du cartel », *La Maison des Reporters*, URL : <https://lamaisondesreporters.sn/a-rufisque-les-jakarta-nouveaux-motards-du-cartel/> dernière consultation 20 Juin 2025.
- LOMBARD Jérôme, & STECK Benjamin, 2004, « Quand le transport est d'abord un lieu », *Autrepart*, N°32, pp. 3-19
- NGOM Abdoulaye, 2024, *Migrer pour vendre son corps. L'immigration des professionnelles du sexe au Sénégal*, Paris, L'Harmattan.
- TCHEUNTEU SIMO Joël Simplicie, 2021, « Transport urbain par motos-taxis et risque sanitaire à Douala (Cameroun) », *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé*, Vol. 4, N°8, pp. 37-48.
- TINE Benoît, 2025, *Les drogues au Sénégal. Fléau social et défis contemporains*, Paris, L'Harmattan.
- TINE Benoît & DIATTA Nfansou Victor, 2020, « les usages sociaux du cannabis en Casamance », *Revue sénégalaise de sociologie*, N°12, pp. 121-147.