

Urban sprawl and the role of Jakarta motorcycles in the process of integration of the urban peripheries of Ziguinchor (Senegal)

**Joseph Samba GOMIS¹, Mamadou THIOR¹
Idrissa CISSÉ², Sécou Omar DIEDHIOU³**

¹ UFR Sciences et Technologie, Département de Géographie,
Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal) ; thioryaz@yahoo.fr

² UFR Sciences Sociales et Administration (SSA), Département de Géographie,
Université Paris Nanterre (France)

³ Institut de Géographie et D'aménagement Régional de Nantes,
Université de Nantes (France)

Sommaire :

1. INTRODUCTION.....	151
2. METHODOLOGIE	153
3. RESULTATS ET DISCUSSION.....	154
3.1. Dynamique démographique et spatiale : facteurs d'apparition des motos- <i>Jakarta</i> dans la ville de Ziguinchor	154
3.2. Étalement urbain de Ziguinchor : un rallongement des périphéries urbaines et le centre-ville d'où un recours aux motos- <i>Jakarta</i>	155
3.3. Rôle des motos Jakarta dans le processus d'intégration des périphéries urbaines	157
3.4. Les motos Jakarta une source d'emplois pour les jeunes	158
3.5. Mode d'organisation des motos <i>Jakarta</i> et chiffres d'affaires.....	159
3.6. Les différents problèmes causés par les motos <i>Jakarta</i> dans la ville de Ziguinchor	160
4. CONCLUSIONS.....	162
5. RÉFÉRENCES	163

Citer ce document :

GOMIS, J.S., THIOR, M, CISSÉ, I., DIEDHIOU, S.O. 2020. Urban sprawl and the role of Jakarta motorcycles in the process of integration of the urban peripheries of Ziguinchor (Senegal). *Cinq Continents* 10 (21):

Urban sprawl and the role of Jakarta motorcycles in the process of integration of the urban peripheries of Ziguinchor (Senegal)

Joseph Samba GOMIS, Mamadou THIOR, Idrissa CISSÉ, Sécou Omar DIEDHIOU

Urban sprawl and the role of Jakarta motorcycles in the process of integration of the urban peripheries of Ziguinchor (Senegal)

The municipality of Ziguinchor has been marked since the 1970s, 1980s and 1990s by a demographic weighing and a spatial intensity of high intensity, which amplifies the mobility requirements to connect places that are isolated from the urban core. As a result, the government's incompetence to provide urban transport and the lack of private supply in conventional transport have jeopardized the mobility of people living in the districts on the outskirts of the city. In response to this situation, populations have integrated Jakarta motorcycles in public transport, in order to serve marginalized populations by formal transport. This article, based on observation, field surveys (qualitative method) and analysis of socio-economic data correlated to geomatics, aims to highlight the factors of emergence as well as the role of Jakarta motorcycles in the process of integrating the peri-urban areas of Ziguinchor. The results allowed firstly, to analyze the factors of emergence of informal transport such as Jakarta motorcycles; next, to assess the importance of Jakarta motorcycles in the process of integration and densification of urban peripheries and finally, to study the different problems induced by these modes of transport.

Keywords: transport, mobility, informal, integration, periphery, Ziguinchor

Étalement urbain et rôle des motos Jakarta dans le processus d'intégration des périphéries urbaines de Ziguinchor (Sénégal)

La commune de Ziguinchor est marquée depuis les décennies 1970, 1980 et 1990 par une pesée démographique et une croissance spatiale d'une forte intensité, ce qui amplifie les exigences de mobilité pour raccorder des lieux qui sont esseulés du noyau urbain. De ce fait, l'incompétence du gouvernement à assurer le transport urbain et la déficience de l'offre privée en transport conventionnel ont hypothéqué la mobilité des personnes vivant dans les quartiers situés en marge de la ville. En réaction de cette situation, les populations ont intégré les motos *Jakarta* dans le transport public, afin de desservir les populations marginalisées par les transports formels. Cet article, s'appuyant sur l'observation, les enquêtes de terrain (méthode qualitative) et l'analyse de données socio-économiques corrélées à la géomatique, vise à mettre en évidence les facteurs d'émergence ainsi que le rôle des motos *Jakarta* dans le processus d'intégration des zones périurbains de Ziguinchor. Les résultats ont permis d'abord, d'analyser les facteurs d'émergence des transports informels tels que les motos *Jakarta* ; ensuite, d'évaluer l'importance des motos *Jakarta* dans le processus d'intégration et de densification des périphéries urbaines et enfin, d'étudier les différents problèmes induits par ces modes de transports.

Mots clés : transport, mobilité, informel, intégration, périphérie, Ziguinchor

1. INTRODUCTION

L'intensité de l'agrandissement des espaces urbains s'est mutée en un événement mondial. Se faisant, c'est sur le continent africain que le fait est plus ahurissant (PNG, 2016). Contrairement aux autres villes ouest-africaines, les villes sénégalaises sont accolées à une rurbanisation "foudroyante". La démographie citadine du Sénégal augmente de façon assez dynamique : moins de 2 millions en 1976 ; 2.658.000 en 1988 et plus de 4 millions au dénombrement de 2002 sur un total de près de 9.855.000 d'habitants (DPS, 2007), soit un taux d'urbanisation de 47% en 2009 (ANDS, 2014). Ce taux d'urbanisation extraordinairement rapide et incontrôlé a amené l'évolution rapide des villes de plus de 10.000 habitants, passant ainsi de 6 en 1955, 31 en 1981, 43 en 2002, 50 en 2007 et 116 en 2019 (Badiane, 2006 ; DPS, 2007). Cette poussée démographique n'est pas corrélée à une organisation de l'agrandissement des villes (Gomis, 2014 ; Badji, 2013).

La commune de Ziguinchor n'incarne guère une particularité à cette conjoncture. Elle est établie au sud-ouest du Sénégal à travers les méridiens 16° et 17° et les parallèles 12° et 13° avec une élévation moyenne de 19,30 m. Elle est limitée à l'est par le marigot de *Boutoute*, à l'ouest par le marigot de *Djibélor*, au nord par le fleuve Casamance et au sud par la commune rurale de *Niaguis* (Figure 1). Elle fait face à une croissance urbaine exponentielle depuis les décennies 1970, 1980 et 1990 avec un taux de rurbanisation de 4,7% supérieur à la norme nationale de 51,1%. Cette pesée démographique de la ville de Ziguinchor due à l'afflux massif des ruraux s'explique par les sécheresses des années 1970, la crise économique ainsi que le conflit armé en Casamance qui perdure depuis 38 ans.

Cet agrandissement abracadabrant vélocité de la population a occasionné une augmentation de 25% du périmètre communal qui est passé de 3400 hectares en 1976 à 4450 hectares en 2012 créant ainsi de nouveaux quartiers qui souffrent d'une carence de planification (Gomis, 2014 ; Sow, 2014, Thior et al., 2019). Ces quartiers façonnés usuellement dans des sphères inhibées à l'implantation humaine (les zones non *aedificandi*...) sans approbation préalable occasionnent des difficultés antiacides. Subséquemment, le milieu urbain est chétif en matière d'infrastructures de base et les peuples qui habitent dans ces quartiers exilés du l'hyper-centre ou se trouve la presque totalité des services indispensables, vont subir les asservissements d'agilité les plus fortes. Les conséquences de cet étalement sur la mobilité prennent une double forme : nécessité de parcourir des distances importantes pour accéder aux équipements et aux emplois, coût d'utilisation, difficultés et problèmes multiples liés aux insuffisances des transports collectifs (Rebouha, 2010).

Ainsi dans le but de faciliter la mobilité des personnes marginalisées par les transports collectifs, les populations ont intégré depuis 2011 les motos *Jakarta* pour

faciliter la mobilité des personnes demeurant dans les espaces éclusés ou impénétrables et celles vivant dans les bordures de la conurbation. Cet inaccoutumé formule de locomotion s'est ingéré dans les assuétudes du peuple de Ziguinchor et forme pour la presque totalité le procédé le plus prompt pour les trafics urbains. Outre la facilitation de la mobilité, ces motos *Jakarta* constituent un réceptacle d'emplois pour les jeunes et servent d'amortisseur social pour les populations démunies. Présentement, la population authentifie d'avantage le nantissement à ce mode de transport informel. Ces motos *Jakarta* non seulement, elles mettent en péril la vie des conducteurs, des utilisateurs voire même des piétons par l'insuffisance de chartes, de statuts, mais elles contribuent aussi à la pollution emphatique et biosphérique.

De ces constats découlent les interrogations suivantes : quels sont les facteurs d'émergence et de développement des motos *Jakarta* ? Quel est le rôle de ces procédés de transport dans la réduction de l'impécuniosité et dans le processus d'intégration des périphéries urbaines à Ziguinchor ? Quels sont les problèmes engendrés par ces motos *Jakarta* ?

Cet article se fixe comme objectif : d'abord, de monter les facteurs d'émergence et de développement des motos *Jakarta* ; ensuite, d'analyser le rôle des motos *Jakarta* dans la vie des populations urbaines de Ziguinchor ; et enfin d'évaluer les problèmes induits par ces engins de locomotions déstructurés.

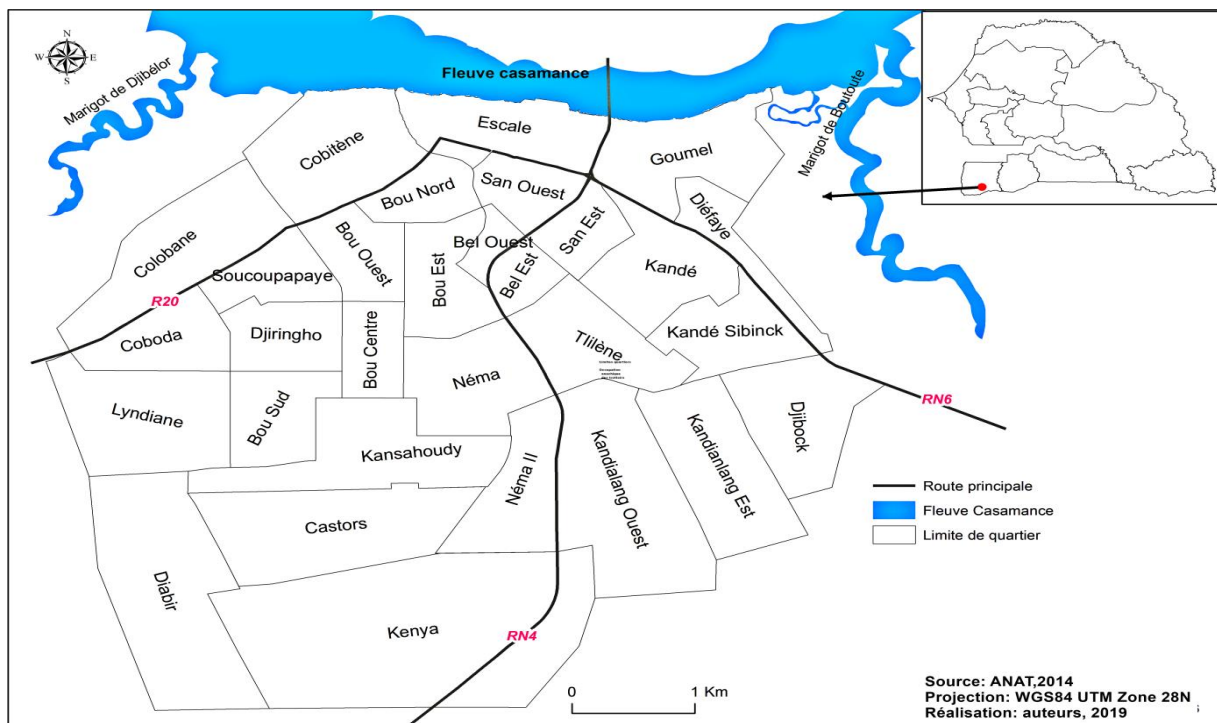


Figure 1. Carte de situation de la ville de Ziguinchor

2. METHODOLOGIE

Cette étude s'est appuyée sur une large revue littéraire qui nous a permis de formuler la problématique, d'avoir un recouvrement sur l'état des publications véhiculées en rapport avec le sujet étudié. Elle nous a permis aussi d'identifier les outils et les démarches méthodologiques appropriés à la collecte des données. Outre la revue littéraire, des observations directes sur le terrain ont été effectuées. Elles ont commencé par une visite exploratoire, suivie par des visites répétées pour discuter de manière informelle avec les conducteurs de motos *Jakarta*, les chefs de stationnement et certains usagers. Cette étape s'est poursuivie également jusqu'à la fin de notre recherche et nous avons fait de l'observation une des méthodes clés de notre recherche. Ce procédé est d'avantage congru et utile car nous nous sommes parfois confrontés à des contextes très complexes, où certains acteurs sont souvent réticents, suspicieux, méfiants, réservés et moins enthousiastes, par rapport à certaines questions. Notre immersion dans l'univers des conducteurs de motos *Jakarta* nous a permis de comprendre certaines questions et problématiques sans interroger directement les acteurs, d'être témoins des faits de certains accidents, de connaître comment les conducteurs de ce mode de transport s'organisent au niveau des lieux de stationnement, etc. Pour la collecte de données, nous avons utilisé la méthode qualitative. Elle s'est réalisée grâce à l'utilisation des guides d'entretien portant sur plusieurs thématiques que nous avons soumises aux conducteurs de *Jakarta*. Ces enquêtes qualitatives ont eu lieu essentiellement dans 6 lieux de stationnement situés à l'étiage des quartiers suburbains de Ziguinchor. Dans chaque lieu de stationnement, nous nous sommes entretenus avec 15 personnes, cela équivaut à un total de 95 conducteurs de motos *Jakarta*. Ces enquêtes qualitatives ont eu lieu respectivement entre janvier et avril 2019. En plus, d'autres entretiens ont aussi été réalisés, le collaborateur général du maire, l'administrateur de la chambre des professions, le responsable de l'administration de la voirie et enfin la population. Il faut noter que selon les structures, les personnes ressources, les questions qui constituent ces guides d'entretiens varient. Les différentes données recueillies notamment celles quantitatives, sont traitées à l'aide des logiciels EXCEL et SPHINX. Ces logiciels ont servi au calcul des fréquences et à la conception scripturaire. Le maniement des données s'est également fait à l'aide d'outils géodésiques. Nous avons aussi utilisé *ARC GIS* et *Quantum GIS* pour réaliser les cartes.

3. RESULTATS ET DISCUSSION

3.1. Dynamique démographique et spatiale : facteurs d'apparition des motos-Jakarta dans la ville de Ziguinchor

Les différents dénombrements de la population effectués dans la ville de Ziguinchor depuis sa création permettent de suivre le développement urbain. L'expansion démographique s'est accomplie de sorte graduelle à la cordelette de la temporalité. La ville de Ziguinchor, lorsqu'elle devient française en 1886, le quartier Escale n'était qu'un gros village de 600 habitants (Sow, 2014). La taille de sa population va progressivement augmenter à partir de cette période. En 1914, on dénombrait 750 habitants dont une cinquantaine d'européens ne cesse de croître va davantage séduire des populations à la prospection de meilleures modalités de vie (Badji, 2013). Entre 1916 et 1922, l'élargissement démographique touche les 2500 personnes. A partir des années 1945, les habitants de Ziguinchor ont accru. Elle compte 10 000 habitants en 1945, 15 600 en 1951, 30 000 en 1960¹. C'est à partir des années 1970 que celles qui vivent en milieu urbain ont manifesté une croissance intense et mal maîtrisée. Cet état de fait s'explique par les années de sécheresses (entraînant une désertification des campagnes), la dévaluation du franc CFA, la crise casamançaise, etc. qui ont entraîné un fort exode rural. Ainsi, la ville de Ziguinchor a accueilli des milliers de personnes déplacées vivant surtout dans les quartiers périphériques défavorisés notamment à *Kandialang, Lyndiane, Grand-Dakar, Grand-Yoff, Peyrissac, Néma 2, Colobane, Tiléne*, et entre autres, avec un fort taux d'installation respectivement 55,9 % et 35,6 % entre 1970 et 2013 (Keita 2012). A ce fort exode rural s'y ajoutent, la croissance démographique naturelle, les migrations avec les frontières et les crises sociopolitiques en Guinée et en Gambie (Gomis, 2014 ; Sakho et al.2016 ; Sow et al. 2019). Cette situation accentue l'étalement urbain. La cadence de l'augmentation est lourde et on peut consigner qu'entre 1976 et 2013, la population a triplé, soit une modération de progression par an de 4,4 % (Figure 2). L'apport migratoire est indispensable si les urbains nés hors de la ville sont plus de 53 % en 1973 (Bruneau, 1979 ; Sy et Sané, 2015), ceux-ci représentent également 43,7 % des habitants en 2007 (Sy et Sakho, 2013 ; Gomis et al., 2019). « Les données issues du RGPH font état de 381 415 habitants en 2013 » (ANSD, 2014).

¹.Trincas (1984) et Hesselings (1985)

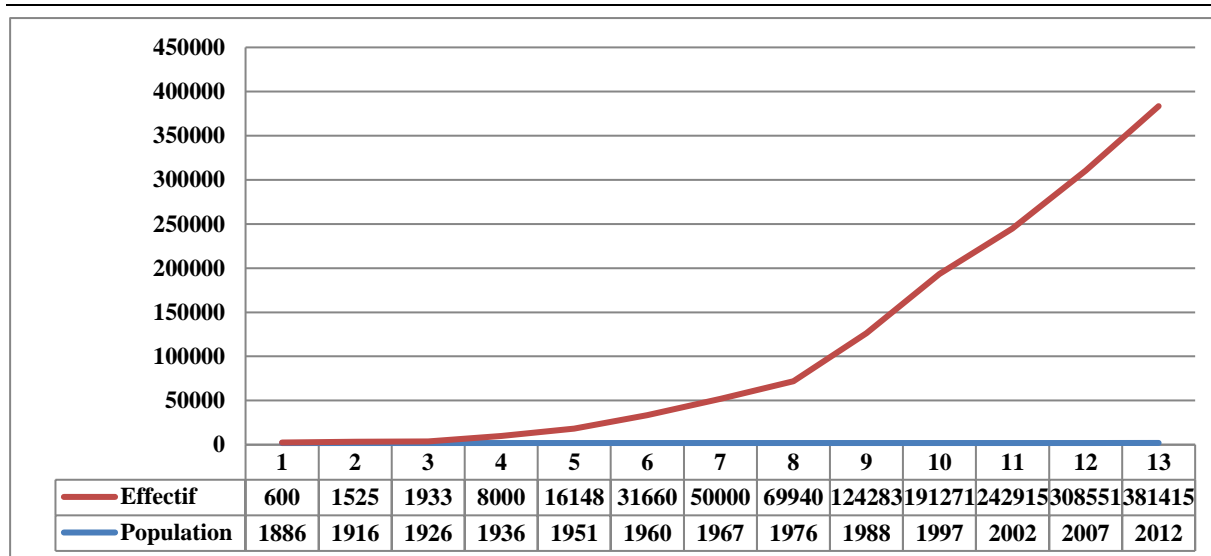


Figure 2. Croissance de la population urbaine de Ziguinchor. Source : ANSD, 2014

3.2. Étalement urbain de Ziguinchor : un rallongement des périphéries urbaines et le centre-ville d'où un recours aux motos-Jakarta

La poussée démographique a entraîné un étalement spatial de la ville de Ziguinchor qui se manifeste par une transformation de l'espace urbanisé, repoussant de plus en plus les limites de l'espace du bâti communal (Sow, 2014, Mballo et Sy, 2019). Dévoreuse d'espace, la ville de Ziguinchor s'étire progressivement jusqu'aux zones rurales, rallongeant ainsi les distances intra-urbaines et multipliant les origines et destinations des déplacements des citoyens. En réalité, le bâti a constamment augmenté irrégulièrement selon les périodes, passant d'une dizaine ha en 1970, 3400 ha en 1975 et enfin à 4450 ha en 2017 (Figure 3). Le lotissement de 1990 fait passer le nombre de quartiers de 16 à 26 (Sow et al. 2019). A remarquer que ce sont ces zones périphériques, les plus peuplées qui sont les moins équipées en infrastructures sociales de base et en emplois.

La rapidité de l'expansion périphérique permet difficilement aux équipements et aux emplois modernes de suivre. Les activités informelles les plus rémunératrices restent également concentrées dans les noyaux centraux (*Escale, Boudody, Boucotte, Santhiaba et Néma*), y compris la presque totalité des infrastructures (Banques, services publics et privés, ONG, les grands marchés, etc.). De la sorte, la population est obligée de se rendre dans le noyau urbain pour les services administratifs ou pour le travail. C'est ainsi que le Dr Pape Sakho (2002) s'interroge sur la pertinence des projets d'aménagement des villes sénégalaises qui consistent à mettre de nouveaux services commerciaux et administratifs dont une grande partie est concentrée dans les centres-villes contribuant ainsi à renforcer leurs attractions. La ville de Ziguinchor est cernée en majeure partie par des quartiers non réglementaires, autrement dit informels.

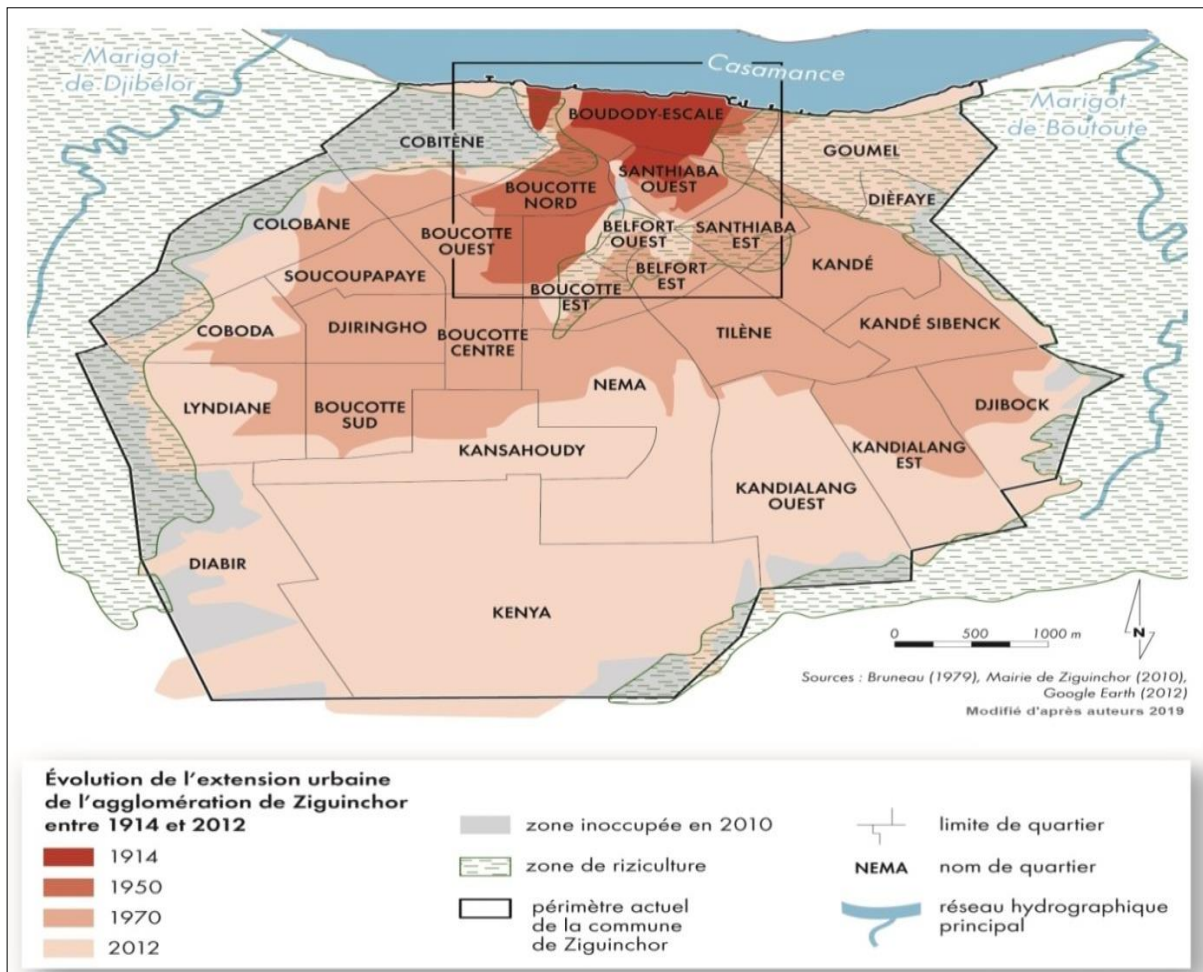


Figure 3. Évolution de l'extension urbaine de 1914 à 2017

Ces quartiers sont construits sans le respect des normes d'urbanisme et d'architecture en vigueur, ce qui leur vaut d'être appelés « quartiers anarchiques » si on se réfère aux propos de Valérie le Clerc (2013). Les problèmes majeurs dans ces quartiers périphériques sont le sous-équipement total. L'occupation du sol dans la ville de Ziguinchor s'est faite de façon désordonnée, ce qui est à l'origine de l'étroitesse des rues et de leur forme sinueuse. L'extension spatiale s'est faite sans pour autant prendre en compte la dimension des besoins de déplacement des populations vivant en marge de la ville provoquant ainsi, l'éloignement d'un nombre important de citoyens entre espace résidentiel et centre-ville (lieu des affaires, du commerce, du travail, d'accès aux services sociaux de base...). Cette situation a accru les besoins de mobilité (travailleurs, élèves, femmes de ménage, commerçants...). De ce fait, les transports en commun qui existent dans la ville de Ziguinchor sont confrontés à un problème d'inaccessibilité dans la majeure partie des quartiers périphériques surtout en périodes estivales du fait des ruelles tortueuses et de l'absence de routes carrossables.

Il est certain que l'éloignement entre les zones d'activités et les zones d'habitats rallonge les distances des déplacements intra-urbains. Ce qui oblige à un plus grand

recours aux motos-*Jakarta* pour la plupart des déplacements des populations. Se déplacer dans la ville de Ziguinchor est devenu une véritable gageure et amène les populations à autoproduire leur service de transport urbain : les taxis-motos. Ces motos *Jakarta* permettent de desservir les populations marginalisées par les transports formels (Dziwonou, 2009).

3.3. Rôle des motos Jakarta dans le processus d'intégration des périphéries urbaines

Les motos *Jakarta* jouent un rôle primordial dans le processus d'intégration des périphéries urbaines de Ziguinchor. A cause de leur adaptabilité territoriale, les motos *Jakarta* accèdent à tous les endroits de la ville en acquiesçant deux fonctions essentielles : celle du droit de se déplacer librement, puis celle de prendre part aux activités urbaines. Cependant, la caractéristique de ce moyen de locomotion éveille la curiosité du géographe urbain qui veut en savoir plus sur les privilèges et les désagréments qu'il fournit aux utilisateurs (Dziwonou, 2009).

Les motos *Jakarta* constituent un apport important dans l'offre de la mobilité avec plus de 2 000 motos qui circulent dans la ville de Ziguinchor et plus de 100 000 milles dans l'étendue du territoire sénégalaise (Enquêtes auteurs, 2019). Elles sont souples, flexibles, accessibles et disponibles pour tous, partout en toutes heures et en toutes saisons. Contrairement aux moyens de transport formels qui ont un parcours fixe et font les dessertes entre le noyau urbain et la périphérie, les motos *Jakarta* ont introduit une nouvelle configuration de mobilité sur demande. Il s'agit pour le client de donner sa destination en fonction de laquelle un prix lui est proposé². Cette flexibilité des parcours donne la possibilité au client de se faire conduire jusqu'à son domicile voire jusqu'à sa porte même si son domicile n'est pas situé sur une grande artère. Autrement dit, elles assurent un service porte-à-porte, permettent à tout citoyen, d'aller là où il veut, quand il veut, ce qui traduit une accessibilité généralisée de tous les coins et recoins de la ville, quel que soit le quartier.

De plus, les *Jakarta* permettent aux populations qui habitent dans les quartiers qui sont impénétrables où la voirie urbaine est assez réduite ou complètement submergées en période estivale surtout, d'avoir la possibilité de se déplacer pour vaguer à leur occupation. En effet, quel que soit l'état chaotique des routes, les chauffeurs de motos *Jakarta* trouvent l'ingéniosité de les pratiquer, aidant les résidents d'éviter un isolement certain.

² Déplacement au sein de la commune 300 f le jour et 500 f la nuit, concernant les déplacements hors de la ville le tarif est fixé en fonction de l'équidistance entre le noyau urbain et le lieu d'arrivée.

3.4. Les motos Jakarta une source d'emplois pour les jeunes

En dépit de sa fonction de desservir tous les coins de la ville de Ziguinchor, les *Jakarta* jouent un rôle d'amortisseur social. Elles permettent aux jeunes de la ville de Ziguinchor de s'y réfugier au moment l'économie dite conventionnelle suffoque. La ville de Ziguinchor étant confrontée à un taux de pauvreté élevé (55%) et un taux de chômage élevé 18,6% (ANSD, 2014), à une déprise du secteur agricole, un secteur industriel à faible potentiel d'emplois, les *Jakarta* constituent une grande source d'emplois pour les jeunes. Hormis les populations analphabètes, ces modes de transports informels incluent également un nombre important de diplômés de l'enseignement supérieur qui ont été touchés par le chômage chronique sur un marché du travail fragile et temporaire. Selon nos données d'enquêtes de terrain, 25% des conducteurs de motos *Jakarta* sont titulaires d'un baccalauréat, d'une licence à l'UASZ et voire même d'un master (Figure 4). Les jeunes de la ville de Ziguinchor tentent de sortir de la pauvreté en trouvant un palliatif au chômage en devenant pour la majeure partie des conducteurs de motos *Jakarta*. Selon nos données d'enquêtes de terrain, les conducteurs de motos *Jakarta* ont entre 15 et 32 ans pour la plupart avec un effectif de 75% (Figure 5).

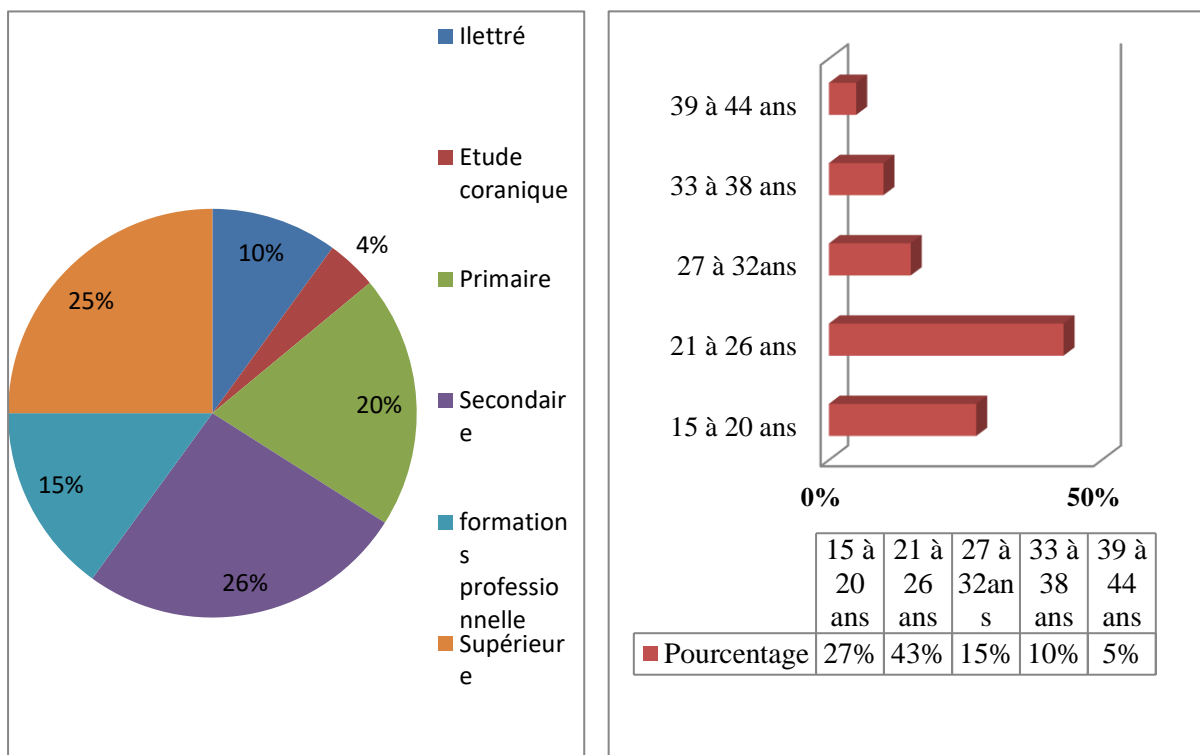


Figure 4 (Gauche). Niveau d'instructions des conducteurs de motos *Jakarta*

Figure 5 (Droite). Répartition par âge de des conducteurs de motos *Jakarta*

Ces jeunes fuyant le chômage, ils sont des désœuvrés ou des élèves et étudiants forcés. De jeunes pères de famille ont également embrassé ce métier avec respectivement 15%. C'est le cas de Mamadou Gueye. Ce titulaire d'un master en lettre moderne et père

deux enfants raconte : « Je suis obligé de conduire la moto *Jakarta* d'un voisin pour avoir 7000F CFA par jour. Je lui verse les 2500 francs de recettes qu'il me demande chaque jour, j'achète 1000 d'essence et je garde le reste pour subvenir à mes besoins. Un autre d'ajouter c'est avec l'argent que je gagne que j'arrive à prendre soin de ma famille ». Selon le directeur de la chambre des métiers les motos *Jakarta* une véritable source d'emploi pour les jeunes de la ville de Ziguinchor.

3.5. Mode d'organisation des motos *Jakarta* et chiffres d'affaires

Pour les stationnements fixes, le mode opératoire des conducteurs de *Jakarta* est bien organisé. Ils sont créés dans tous les quartiers de la ville avec des chefs d'arrêts qui réglementent la prise de clients qui se fait à tour de rôle pour éviter les querelles (Figure 6).



Figure 6. Stationnement à la porte de l'Université Assane Seck de Ziguinchor (UASZ)

En dehors de ces stationnements fixes, des parkings improvisés sont créés par certains conducteurs pour desservir les clients. L'activité s'organise autour deux types d'acteurs (conducteurs propriétaires ou conducteurs employés) ou deux types d'exploitation (directe ou indirecte). Le rapport entre employés et employeurs ainsi que les formules contractuelles sont très complexes, car tout se fait dans l'informel. Deux types de contrats sont proposés aux employés : le premier contrat est que l'employé travaille 7 jours sur 7 en versant 3500 quotidiennement et à la fin du mois l'employeur le

paye 25 000f. Ce type de contrat concerne que 10% de l'effectif enquêté ; concernant le deuxième type de contrat, l'employé verse du lundi au vendredi 2500f ou 3000f et le samedi et le dimanche l'appartient. Ce type de procédure concerne 90% de l'effectif enquêté (Enquêtes auteurs, 2019). Dans les deux cas, l'employé assure l'achat du carburant (2000f/jours), les dépannages sommaires et les entretiens quotidiens (1000f/jour) (Enquêtes auteurs, 2019). Au déchiffrement du partage des charges, ils se dégagent les mobiles de prétention de chaque conducteur d'avoir sa propre moto *Jakarta*. Les chiffres d'affaires varient en fonction du type de conducteur qu'il soit employeur ou employé (Figure 7).

3.6. Les différents problèmes causés par les motos *Jakarta* dans la ville de Ziguinchor

3.6.1. La concurrence déloyale sur les taxis et les égarements routiers

Les différents problèmes qui sont notés dans le domaine des motos *Jakarta* est la concurrence déloyale sur les taxis, car elles proposent plusieurs avantages. Les *Jakarta* accèdent à tous les coins et recoins de l'espace urbain et périurbain. Leurs prix sont flexibles en fonction de la distance, d'où la convoitise de la population urbaine de Ziguinchor. Cet état de fait entraîne une baisse des chiffres d'affaires des *taximans* causant

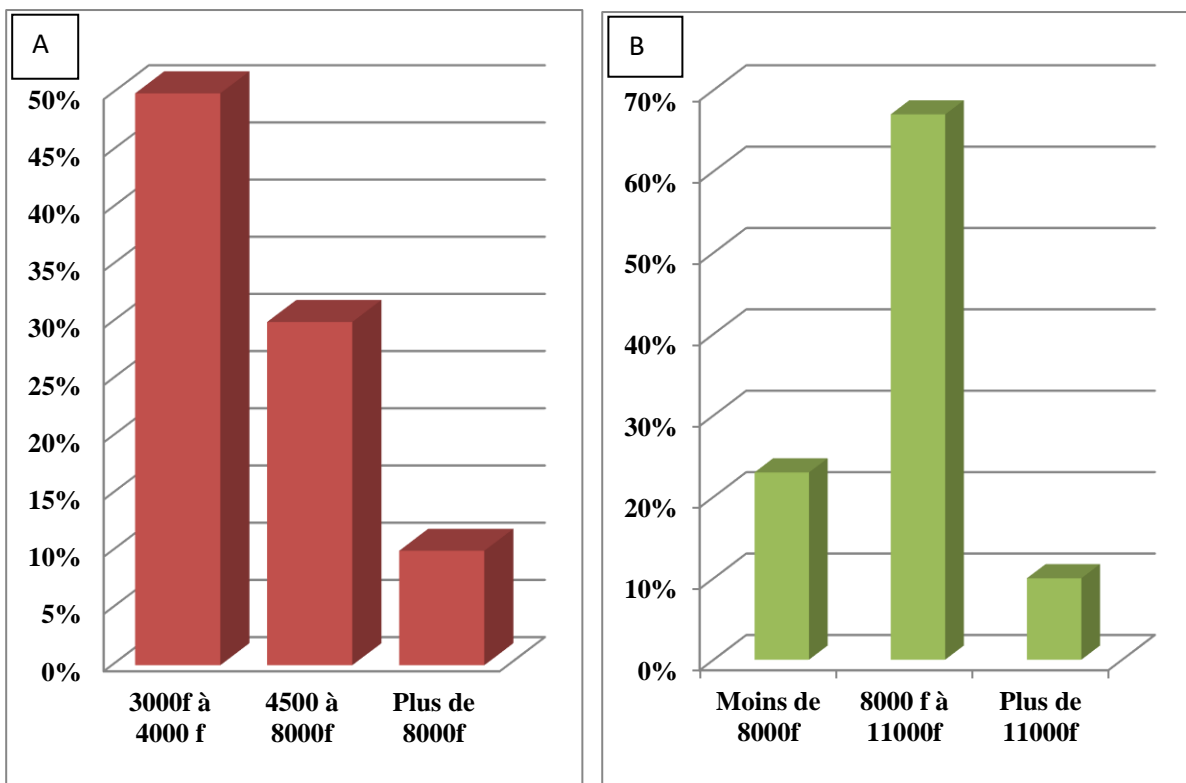


Figure 7. A. Gains quotidiens des employés B. Gains quotidiens des propriétaires

ainsi des conflits entre ces deux modes de transports. Outre la concurrence déloyale avec les taxis, on note des problèmes d'insécurité des *Jakarta* dans circulation urbaine. Les acteurs sont relativement jeunes (15 à 34 ans), inexperts.

En effet, il n'existe nullement nonobstant les automobilistes de motos *Jakarta* un autorisé de conduire qui les asservi à certains contrats draconiens dans le domaine du cryptogramme de la voie. Il en résulte une inadvertance auquel même les forces de l'ordre ne parviennent pas à maîtriser. À un certain moment, les autorités ont établi le port exigé de casque pour tous les navigants d'engins à deux roues, mais cette mesure n'est point honorée. Les chauffeurs filent à vite allure et n'honorent pas le cryptogramme de la route. En 2018, selon les données acquises à l'inspection médicale régionale de Ziguinchor, 800 cas d'accidents liés aux *Jakarta* ont été dénombrés dans la ville, dont 150 sont mortels (Figure 8).



Figure 8. Les accidents causés par les *Jakarta* dans la ville de Ziguinchor

3.6.2. La pollution emphatique et atmosphérique

L'indiscipline des conducteurs de motos *Jakarta* se traduit par une forte pollution sonore. Le bruit est généré par des échappements modifiés, non homologués ou tout simplement absents et ne constitue souvent que la partie audible du problème (Enquêtes auteurs, 2019). En effet, cette modification de la ligne d'échappement s'accompagne fréquemment de transformations plus profondes, allant du kit de puissance aux roues surdimensionnées et cadres renforcés. En plus, les conducteurs se mettent à klaxonner n'importe où et n'importe comment sans oublier la musique qui est allumée à n'importe quelle heure de la journée. Les motos *Jakarta* contribuent à la pollution de l'air. Pour s'en rendre compte, il suffit de regarder tout le monoxyde de carbone qui se dégage du moteur des engins qui bourdonnent dans les rues de la ville de Ziguinchor. Cette contamination de l'air s'explique par l'usage de l'essence de contrebande moins coûteuse, mais généralement de très mauvaise qualité, achetée en bordure de route dans les ateliers de mécanique et non dans les stations d'essence comme cela devrait se réaliser normalement.

4. CONCLUSIONS

Les moyens de transport informels et artisanaux tels que les motos *Jakarta* sont apparus dans la ville de Ziguinchor vers les années 2011 et ont investi actuellement tous les coins et recoins de la ville. Les *Jakarta* sont aujourd'hui incontournables dans le transport urbain de Ziguinchor dans la mesure où, elles constituent un excellent moyen de locomotion indépendamment de la distance et de la zone. En plus, elles constituent un véritable amortisseur social, en arrangeant beaucoup de passagers. Ces motos permettent à des milliers de jeunes de trouver un emploi et gagner de l'argent quotidiennement, comme de vrais transporteurs. Elles jouent un rôle important dans le processus d'intégration des périphéries urbaines de Ziguinchor. Cependant, au-delà des divers problèmes liés au service des taxis-motos *Jakarta* et surtout en raison de ces problèmes, nous pensons que la reconnaissance d'une réglementation au niveau national et régional est nécessaire, pour satisfaire la forte demande de mobilité que les politiques publiques peinent à couvrir en milieu urbain. En vue d'arriver à une réglementation définitive des motos *Jakarta*, nous suggérons que soient prises les mesures suivantes : identifier et recenser toutes les motos *Jakarta*, ainsi que les motocyclettes à usage personnel, avec des plaques d'immatriculation ; former et encadrer les acteurs à la sécurité routière ; mettre en place des licences et des permis de conduire pour les acteurs ; aider ces derniers à souscrire à une police d'assurance sensibiliser les acteurs sur le port de casques et de gilets lumineux, etc.

5. RÉFÉRENCES

- AGENCE NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE (ANSD). 2014. Situation économique et sociale de la région de Ziguinchor, République du Sénégal, 141p.
- BADIANE, E. 2006. Développement urbain et dynamique des acteurs locaux : le cas de Kaolack au Sénégal. Thèse de doctorat en géographie-aménagement, Université de Toulouse-le Mirail.
- BADDI, I. 2013. Gouvernance locale et lutte contre la pauvreté dans la commune de Ziguinchor : Rôle et implication des acteurs dans la prise en charge des besoins locaux ; Mémoire de master 2 en géographie à l'UCAD ; Sénégal ; 112 p 2014.
- DIRECTION DE LA PREVISION STATISTIQUE (DPS). 2007. Situation économique et de la population urbaine au Sénégal ; Sénégal ; 150 p.
- DZIWONOU, S. 2009. Étalement urbain et les difficultés de mobilité dans les métropoles d'Afrique sub-saharienne ; Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n° 2, 60-75p. 2007. Situation économique et de la population urbaine au Sénégal ; Sénégal ; 150 p.
- GODARD, A., TEURNIER, B. 1992. Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement, Paris, Khartala-Inrets, 243 p.
- MBALLO, I., SY, O. 2019. Des quartiers précaires de la ville de Ziguinchor (Sénégal) : quel aménagement face aux défaillances institutionnelles et aux stratégies endogènes ? Revue de géographie de *Leïdi_ISSN 0851-2515_N°22_Décembre 2019, 14p. laboratoire*
- PLAN NATIONAL DE GEOMATIQUE (PNG). 2016. L'occupation de l'espace à Dakar, un phénomène d'urbanisation à réguler, Géofash, Bulletin d'information du plan national de géomatique, 5p.
- REBOUHA, F. 2010. Transport, mobilité, et accès aux services des populations défavorisées : Le cas des habitants des grandes périphéries d'Oran, Thèse de doctorat en science, Département d'architecture et d'urbanisme, Université des Sciences et de la Technologie d'Oran, 315p.
- SAKHO, P. ET AL. 2016. La production de la ville sur les marges : le cas de ville de Ziguinchor (Sénégal), Revue de Sociologie, d'Anthropologie et de Psychologie – N° 07, 22 pages.
- SAKHO, P. ET AL. 2002. U comme urbain ou développement urbain et transport à Dakar », in Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara, Karthala, Paris, pp 331-342.

- SOW, D., GOMIS, J.S., SALL, O. 2019. Étalement urbain et production foncière en marge de la ville de Ziguinchor, Leïdi- ISSN 0851 – 2515 – N°20-Mai 2019, 148-159 p.
- SOW, D. 2014. Analyse diachronique de la croissance spatiale de la ville de Ziguinchor de 1960 à 2014 ; Mémoire de Master 2 de l'UASZ ; Sénégal ; 114 p.
- SY, O., SAKHO, P. 2013. Dynamiques des paysages périurbains de Ziguinchor au Sénégal. *In carre four African de Recherches et d'Échanges pour le développement*, vol 5, N° 1 et 2, pp. 289-304p.
- THIOR, M., SANE, T., SY O., MENDY V., DESCROIX, L., BADIANE A. 2019. Connexions socioéconomiques et recomposition spatiale entre cap-skirring et son hinterland suite au développement du tourisme balnéaire » *Revue de géographie du laboratoire de leïdi –ISSN 0851-2512-N°20-Mai 2019*, pp 136-148.
- LE CLERC, V. 2008. Les quartiers irréguliers de Beyrouth, une histoire des enjeux fonciers et urbanistiques de la banlieue sud, Beyrouth, Institut français du Proche-Orient (Ifpo), 2008, 304p.
- WADE, C.S. 2014. Croissance urbaine, dynamique territoriale et gouvernance de la ville de Saint-Louis et sa périphérie, la commune de Gandon ; Thèse de Doctorat de l'UGB ; Sénégal ; 448 p.