



HWEHWEMUDUA

ISSN-L: 3080-1621

ISSN-P: 3080-1613

REVUE HWEHWEMUDUA

Revue des Lettres, Sciences Humaines et Sociales



Université Peleforo GON COULIBALY
UFR Sciences Sociales
Korhogo - Côte d'Ivoire

www.hwehwemudua.net



revue.hwehwemudua@gmail.com

REVUE DES LETTRES, SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

HWEHWEMUDUA



Vol.2, N°1, Février 2026

Site : <https://www.hwehwemudua.net>

Courriel : revue.hwehwemudua@gmail.com

Université Peleforo GON COULIBALY

UFR Sciences Sociales

BP 1328 Korhogo

LIGNE EDITORIALE

Essentielle pour le progrès de la société, les lettres, sciences humaines et sociales jouent un rôle fondamental. Elles permettent de comprendre le passé, d'entretenir la mémoire de l'humanité, de mieux comprendre l'humain dans la société, de développer la capacité d'analyse et de rédaction, d'enrichir les autres sciences et technologies par le questionnement de leurs impacts sociaux, culturels et environnementaux, de mieux anticiper l'avenir avec discernement et humanité, et de construire une société équilibrée. Quoi de mieux que des productions scientifiques pour la diffusion et la promotion des acquis de la recherche, des connaissances. C'est dans ce dynamisme que s'inscrit la revue ***Hwehwemudua***, qui se présente comme une lucarne d'expression, de diffusion et de promotion des résultats de recherche des universitaires.

Le choix du nom de la revue n'est pas anodin. *Hwehwemudua* qui peut être traduit par « bâton de mesure », dans la langue *twi*, est un symbole Adinkra issu de la culture akan. Il représente l'excellence, la persévérance et la qualité du travail. Il rappelle donc l'importance de l'effort et de la détermination pour atteindre l'excellence. Tout comme ce bâton, cette revue est un espace de partage, de diffusion de travaux rigoureusement menés par les universitaires qui y soumettent des manuscrits originaux.

Dans un contexte où les échanges interculturels et interdisciplinaires se font plus que jamais indispensables, la revue en papier et en ligne, ***Hwehwemudua*** qui est une revue pluridisciplinaire à parution trimestrielle, se positionne comme un vecteur de connaissances susceptibles de nourrir le débat, de stimuler l'innovation et de contribuer à l'enrichissement des sciences humaines et sociales, des lettres, langues et des civilisations.

Le Comité de rédaction espère que la lecture de cette revue vous inspirera autant qu'elle l'a animé lors de son élaboration. Que ces pages soient pour vous une invitation à explorer et à enrichir votre regard sur nos sociétés, en perpétuelles mutations.

Le Comité de rédaction

ISSN-L 3080-1621 // ISSN-P 3080-1613

COMITÉ ÉDITORIAL

Directeur scientifique :

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur Titulaire d'Archéologie, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

Directeur de publication :

KOUAKOU N'dri Laurent, Maître de Conférences d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Rédacteur en Chef :

N'GORAN Kouadio Adolphe, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Secrétaire d'édition :

KOUAME N'founoum Parfait Sidoine, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Secrétaire adjoint d'édition :

KOFFI Amani, Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Trésorier :

ATCHIE Amon Guy Serge, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Webmaster :

KOUAKOU Kouadio Sanguen

COMITÉ SCIENTIFIQUE

ALLOKO N'guessan Jérôme, Directeur de recherches de Géographie, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

ALLOU Kouamé René, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

ASSANVO Amoikon Dyhie, Maître de Conférences de Linguistique, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

BAHA Bi Youzan Daniel, Professeur Titulaire de Sociologie, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

BAMBA Mamadou, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire

BATCHANA Essohanam, Professeur Titulaire d'Histoire, Université de Lomé, Togo

BEKOIN Raphael Tanoh, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

BIRBA Noaga, Maître de Conférences d'Archéologie, Université Norbert Zongo, Burkina-Faso

BROU Cho Julie Eunice, Maître de Conférences d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

FAYE Ousseynou, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Cheick Anta Diop, Sénégal

GAYIBOR Théodore Nicoué Lodjou, Professeur Titulaire d'Histoire, Université de Lomé, Togo

GOLE Koffi Antoine, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches d'Histoire, Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (CNRST), Burkina-Faso

KOFFIE-BIKPO Céline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KONE Issiaka, Professeur Titulaire de Sociologie, Université Jean Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

KONIN Severin, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KOUADIO N'Guessan Jérémie, Professeur Titulaire de Linguistique, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KOUAKOU N'dri Laurent, Maître de Conférences d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

KOUAME Aka, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur Titulaire d'Archéologie, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

KOUASSI N'Goran François, Directeur de recherches de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

KOUDOU Dogbo, Maître de Conférences de Géographie, Université Péléforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

LATTE Egue Jean Michel, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

MIAN Newson Kassy Mathieu Assanvo, Maître de Conférences d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

NENKAM Chamberlain, Maître de Conférences d'Histoire, Université de Yaoundé, Cameroun

OUATTARA Tiona, Directeur de recherches d'Histoire, Université Felix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire

SANGARE Abass Souleymane, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

SILUE Pébanagnanan David, Maître de Conférences de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

SINAN Adama, Maître de Conférences de Sociologie, Université Peleforo GON COULIBALY

SOHI Blesson, Maître de Conférences d'Histoire, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

SOTINDJO Dossa Sébastien, Professeur Titulaire d'Histoire, Université d'Abomey-Calavi, Bénin

COMITÉ DE LECTURE

AGUIE Yhattey Hervé Thierry, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY

ANGOUA Adjé Séverin, Maître de Conférences d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

AYEMOU Kadjomou Ferdinand, Maître-Assistant d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

BAKAYOKO Yaya, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

BAMBA Fatoumata, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

BANGALI N'goran Gédéon, Maître de Conférences d'Histoire, Université Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

BOUHO Gnionté Armel, Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

COULIBALY Kassoum, Maître-Assistant de Philosophie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

COULIBALY Moussa, Maître-Assistant de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

COULIBALY Wayarga, Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

COULIBALY Yalamoussa, Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

DJAMALA Kouadio Alexandre, Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

GOULEDEHI Kinva Via Jean Alda, Assistant d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KABA Brahim, Maître-Assistant d'Histoire, Université Julius Nyerere de Kankan, Guinée

KABORE Adama, Assistant d'Histoire, Université Norbert Zongo, Burkina-Faso

KANE Métou, Maître-Assistant de Lettres Modernes, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KAZIO Didjè Jacques, Assistant d'Archéologie, Université de Bondoukou, Côte d'Ivoire

KEWO Zana, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

KONE Bassoma, Maître-Assistant de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

KONE Diloman, Assistant de Lettres Modernes, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KONE Kapiéfolo Julien, Maître-Assistant de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

KONE Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

LAGO Blé Angelin, Maître-Assistant d'Histoire, Université Jean Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

LOUKOU Yao Serges Bonaventure, Maître-Assistant d'Archéologie, Université cheikh Anta Diop, Sénégal

MENE Yao Fabrice-Alain. Davy, Maître-Assistant d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

OKOU Kouakou Norbert, Maître-Assistant de Sociologie, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

OUATTARA Brahim, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

OUATTARA Lancina, Assistant de Lettres Modernes, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

OUEDRAOGO Serges Noël, Maître-Assistant d'Histoire, Université Norbert Zongo, Burkina-Faso

SEKA Jean-Baptiste, Maître de Conférences d'Histoire, Université Jean Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

SIDIBE Nohan, Maître-Assistant d'Histoire, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

TOURE Gninin Aicha, Maître-Assistant d'Archéologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

TRAORE Bakary, Assistant de Lettres Modernes, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

VIDO Arthur, Maître de Conférences d'Histoire, Université d'Abomey-Calavi, Bénin

YAO Akpolè Daniel, Maître-Assistant de Philosophie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

YEO Mamadou, Maître-Assistant d'Histoire, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

ZADOU Zidy Armand Didier, Maître de Conférences d'Anthropologie, Université Jean Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

SOMMAIRE

1. **L'héroïsation des figures africaines dans la poésie de Senghor, ABDOULAYE DIONE,**.....1-15
2. **Variabilité climatique et vulnérabilité de la biodiversité montagnarde dans l'espace urbain de Man (ouest de la Côte d'Ivoire), OI KAMENAN GERMAIN KAMENAN, GUITRY ABEL BOLOU, DOTANAN TUO,**.....16-33
3. **Laurent Pokou, une aptitude footballistique innée : introspection dans l'antre d'un imaginaire collectif, GROYOU ARNAUD FABRICE,**..... 34-46
4. **Rôle du chef coutumier de Baye « massaké » en milieu Dafing du Mali dans la gestion des crises sociales et environnementales, AMADOU SENOU, ELMAHMOUD AG AHMED, MOUSSA Dit MARTIN TESSOUGUE,**..... 47-61
5. **Sites archéologiques du Bawol au Sénégal : un patrimoine méconnu et problématique de sauvegarde, KHADY NDOYE, IBRAHIMA KHALILOU DIAGNE, NDONGO FAYE,**.....62-80
6. **Evaluation du risque de transmission de maladies vectorielles dans les hôtels de la ville de Boundiali, BISSOU GUIKAHUE DANIEL, BAMBA LAZENI,**..... 81-92
7. **Déterminants de la pratique des mutilations génitales féminines parmi les femmes de 15 - 49 ans au Tchad, JUSTIN DANSOU, ROGER ATTEMBA, ALPHONSE MINGNIMON AFFO, JACQUES ZINSOU SAIZONOU, PACOME EVENAKPON ACOTCHEOU,**.....93-104
8. **Externalisation et gestion migratoire en Afrique subsaharienne : une ambiguïté dans la prise en charge des migrants de retour à Abidjan (Côte d'Ivoire), TALIBET KOUACOU YVES-RHODRIGUE KONAN,**.....105-117
9. **« Fronts de mer » et « Fronts de terre » : stratégies d'implantation militaire française en Afrique de l'ouest (XV^e-XXI^e siècles), LAMINE FAYE, IDRISSE BÂ,**.....118-131
10. **Le mythe de la justice sociale : comment les inégalités économiques perpétuent l'injustice sociale, BOTTY BI NAGA LANDRY,**.....132-142
11. **Humanités et crise sahélienne : entre discrédit contemporain et nécessité anthropologique, MARCEL GUIGMA, TEGAWENDE LAZARD OUERAOGO,**.....143-157

12. **Des actes honorifiques : un pan de la diplomatie entre les cités grecques d'Asie et d'Europe à l'Epoque Classique**, OUOLLO ADAMA TOURE, KOFFI ARCEL BOUSSOU,.....158-173

13. **Dynamiques comparées de la performance touristique au Mali et au Sénégal (1995–2021) : fréquentation, offre hôtelière et contribution économique**, OUSMANE GUEYE, MOUSSA Dit MARTIN TESSOUGUE, EL. HADJI MAMADOU NDIAYE, CHEIKH SAMBA WADE,.....174-199

14. **L'émergence des motos Jakarta dans la ville de Louga au Sénégal**, BABACAR MBAYE, CHEIKH SAMBA WADE, EL HADJI MAMADOU NDIAYE,..... 200-213

15. **La décentralisation à l'épreuve du terrain : pratiques participatives et obstacles dans la commune urbaine de Kissidougou**, BERNARD LENO, AMARA KEITA,.....214-226

16. **L'esclavage et la liberté chez Sartre et Chamoiseau : étude comparée de *les mouches* et *l'esclave* *vieil homme* et *le Molosse***, VICTOR TERFA ATSAAM (Ph.D),..... 227-240

17. **La contribution de l'association cotonnière coloniale (ACC) au progrès cotonnier en Côte d'Ivoire de 1908 à 1939**, DIBY AYA EDWIGE MARCELLE,..... 241-257

18. **Valorizing black women in ERNEST J. GAINES' *a lesson before dying***, EMMANUEL N'DEPO BEDA,.....258-275

19. **Culture d'entreprise et marginalisation syndicale : cas du comité d'action sociale et d'innovation (CASI) de la société d'énergie et d'eau du Gabon (SEEG)**, JUDICAËL DIAMBOUNAMBATSI, ERIC ONDO-MENIE,.....276-292

20. **Profils sociodémographiques et trajectoires migratoires des livreurs de pain à Korhogo (nord de la Côte d'Ivoire) : analyse des conditions d'exercice d'un emploi informel**, OUATTARA MOHAMED ZANGA,.....293-310

21. **Savoirs locaux, action humanitaire et co-construction du développement rural dans un contexte de crise : l'approche du Catholic Relief Services (CRS) dans l'arrondissement de Mokolo (MAYO-TSANAGA, extrême-nord Cameroun)**, SAMUEL KOLÉKOLÉ DOUZONG,.....311-327

L'EMERGENCE DES MOTOS JAKARTA DANS LA VILLE DE LOUGA AU SENEGAL

Babacar MBAYE

Géographie urbaine

Université Gaston Berger de Saint Louis/Laboratoire Leïdi « Dynamiques des territoires et développement »

Email : mbayebabacar1990@hotmail.fr

Cheikh Samba WADE

Géographie urbaine

Université Gaston Berger de Saint Louis/Laboratoire Leïdi « Dynamiques des territoires et développement »

El Hadji Mamadou NDIAYE

Géographie urbaine

Université Gaston Berger de Saint Louis/Laboratoire Leïdi « Dynamiques des territoires et développement »

Résumé

La ville de Louga, à l'instar de la plupart des villes africaines, est confrontée aux difficultés de mobilité urbaine qui s'expliquent par une panoplie de facteurs. De cette situation résulte l'émergence des motos taxis, communément appelées « *Jakarta* », qui ont imprimé leur empreinte dans le paysage urbain. Cet article cherche à analyser les facteurs de la prolifération des motos Jakarta comme moyen de transport. La méthodologie s'appuie sur la revue documentaire, de l'enquête par questionnaire, de l'entretien semi-directif et de l'observation directe. Les résultats obtenus montrent que l'émergence des motos Jakarta s'explique par la dynamique démographique et un déficit en offre de moyens de transport urbain qui ont précipité le développement rapide des motos taxis à Louga. Par ailleurs, il ressort de l'analyse que les motos Jakarta présentent des opportunités de travail pour une jeunesse en quête d'insertion et confrontée aux rudes épreuves de la vie. Les résultats révèlent également que le secteur est dynamique, mais freiné par un certain nombre de difficultés comme les tracasseries policières qui diminuent fortement leurs chiffres d'affaires journaliers.

Mots clés : Mobilité urbaine, transport informel, motos-taxis, Jakarta, Louga

THE EMERGENCE OF JAKARTA MOTORCYCLES IN THE TOWN OF LOUGA IN SENEGAL

Abstract

The city of Louga, like most african cities, is faced with urban mobility which can be explained by a range of factors. This situation results in the emergence of motorcycle taxis, commonly called « *Jakarta* » which have left their mark on the urban landscape. This article seeks to analyze the problem of urban mobility in Louga, in a context marked by the proliferation of motorcycle Jakarta as a means of transport. The methodology is based on documentary review, questionnaire survey, semi-structured interview and direct observation. The results obtained show that the emergence of Jakarta motorcycles can be explained by demographic dynamics and the deficit in the supply of means of urban transport which precipitated the rapid development of motorcycle taxis in Louga. Furthermore, it appears from the analysis that Jakarta motorcycles present work opportunities for young people in integration and faced with the harsh trials of life. The results reveal that the sector is dynamic, but hampered by a certain number of difficulties such as police harassment which significantly reduces their daily turnover.

Keywords : Urban mobility, informal transport, motorcycle-taxi, Jakarta, Louga

Introduction

La question de la mobilité urbaine se pose avec acuité dans les villes africaines. Elle est amplifiée par les dynamiques urbaines et économiques qui entraînent une forte augmentation des besoins de déplacements quotidiens des citoyens. Ces déplacements sont liés, entre autres, par les obligations professionnelles, sociales et aux activités de loisirs (G. Lesteven, M. Diongue, P. Pochet et P. Sakho, 2023, p.6). Par contre, il convient de constater que la mobilité urbaine est entravée par un certain nombre de dysfonctionnements qui plombent le secteur du transport. Parmi ceux-ci, on peut citer une offre de transport collectif déficitaire, l'état des infrastructures routières, la décrépitude des moyens de transport, un cadre institutionnel lacunaire, etc. C'est dans cette perspective que plusieurs initiatives ont été engagées pour apporter des solutions durables aux dysfonctionnements constatés. Pour rappel, le Sénégal s'est doté, depuis les années 1990, d'une politique sectorielle de transport urbain et d'une autorité de régulation du secteur pour la région de Dakar (CETUD). Cet organisme a permis d'améliorer l'offre de transport public dans la capitale sénégalaise, et même au-delà grâce aux programmes de professionnalisation des opérateurs de minibus et de renouvellement du parc. En plus, sous le Magistère du Président Abdoulaye WADE (2000-2012), le Sénégal a engagé un vaste programme de modernisation des infrastructures de transport, afin de faciliter les déplacements surtout dans la Capitale sénégalaise, Dakar, mais aussi dans les autres villes de l'intérieur du pays. Cette politique de modernisation des infrastructures a été poursuivie par le Président Macky SALL (2012-2024), avec la création des autoponts, de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, du Train Express Régional (TER) et du Bus Rapid Transit (BRT). La politique du transport portée par le Plan Sénégal Emergent (PSE), a permis également la réalisation de 1 362 km de routes, sur la période 2012-2015, et le secteur y représente 26,3% des investissements prévus dans le cadre du Plan d'Actions Prioritaires (2014-2018).

Malgré les efforts consentis par les différents régimes qui se sont succédés, on assiste à la prolifération des transports dits informels qui marquent le décor urbain de la plupart des villes sénégalaises. Ils constituent un ensemble divers : Cars rapides, les Ndiaga Ndiaye, les taxis collectifs appelés taxis clandestins ou Clandos qui concurrencent les taxis individuels jaune-noir disposant de licences, et plus récemment les motos-taxis dénommés Jakarta (G. Lesteven, M. Diongue, P. Pochet et P. Sakho, 2023, p.5), la profusion des plateformes de transport en ligne telles que Yango, Yassir, etc., en concurrence avec les taxis urbains. Ils jouent un rôle fondamental dans l'épanouissement et dans l'amélioration des conditions de vie des populations urbaines, en quête de mieux être. C'est dans ce contexte que l'on observe l'utilisation généralisée des deux-roues comme un moyen privilégié de déplacements quotidiens, contribuant ainsi au développement de l'offre de transport public et qui connaît une évolution rapide au fil des années. Le Sénégal, à l'instar de la plupart des pays africains, est aussi confronté à la lancinante question de la mobilité urbaine, principalement à Dakar, mais aussi dans les autres villes de l'intérieur comme Saint Louis, Kaolack et Louga, avec une pléthore de moyens de transport allant du classique au moderne, combiné à une pluralité d'acteurs, dont chacun veut marquer son empreinte dans le secteur. Pour étudier cette question des motos Jakarta dans les villes sénégalaises, la ville de Louga constitue un cadre spatial pertinent pour décrypter cette thématique si importante dans l'économie sénégalaise, mais aussi dans les stratégies de recherche d'emploi de la jeunesse. Depuis près de trois décennies, la ville de Louga connaît une croissance démographique significative, estimée à 137 587 habitants en 2023, qui entraîne une multiplication grandissante des besoins des citoyens en termes de services urbains dans tous les domaines et secteurs comme l'assainissement, l'habitat, le transport, etc. Ce dernier demeure confronté à d'énormes difficultés comme la vétusté et l'insuffisance des moyens de transport pour satisfaire la demande qui ne cesse de croître au quotidien, mais aussi

au manque de moyens financiers des populations pour se déplacer. Et comme le constate G. Lesteven, M. Diongue, P. Pochet et P. Sakho (2023, p.1) :

Dans un contexte de croissance démographique, d'étalement urbain, d'offre en transport collectif sous-dimensionnée et de faible équipement des ménages en moyens motorisés, se déplacer au quotidien se révèle coûteux et compliqué pour de nombreux citoyens d'Afrique subsaharienne.

A cela s'ajoute le déficit en infrastructures routières qui pose un réel problème de desserte dans certains quartiers de la ville, surtout dans les quartiers périphériques (B. Mbaye, 2019, p.119). Ainsi, la ville ne dispose que de 32 km de voirie revêtue et répartie à part égale entre la voirie classée et la voirie communale (PDC, 2018, p.17). Par ailleurs, les principaux modes de transport constatés à Louga sont, les cars, les taxis, les calèches, les charrettes, les taxis clandos, les minibus Tata et les motos taxis (Jakarta). Ces dernières ont fait leur apparition au début des années 2010, et occupent une place de choix dans les stratégies de déplacement des populations (O. Cissokho, 2023, p.41). Elles occupent également une part considérable de la jeunesse lougatoise, comme partout à travers les villes sénégalaises, notamment à Kaolack où elles sont apparues en premier dans les années 1990. Pour mieux appréhender cette problématique, nous allons poser un certain nombre de questions : Quel est le contexte qui a précipité l'émergence des motos Jakarta dans le milieu urbain ? Qui sont les acteurs ? Le développement des motos Jakarta peut-il être considéré comme une solution aux problèmes de mobilité urbaine ou à la crise de l'emploi des jeunes ? Ainsi, l'objectif principal de cet article est d'étudier l'émergence des motos Jakarta dans le système de transport urbain à Louga, afin de mieux comprendre ce phénomène qui est devenu une réalité incontournable dans beaucoup de villes sénégalaises. Cet objectif principal se décline en deux objectifs spécifiques :

- Examiner le rôle des motos Jakarta dans la mobilité urbaine à Louga ;
- Analyser la contribution des motos Jakarta dans la recherche de solutions face à la crise de l'emploi.

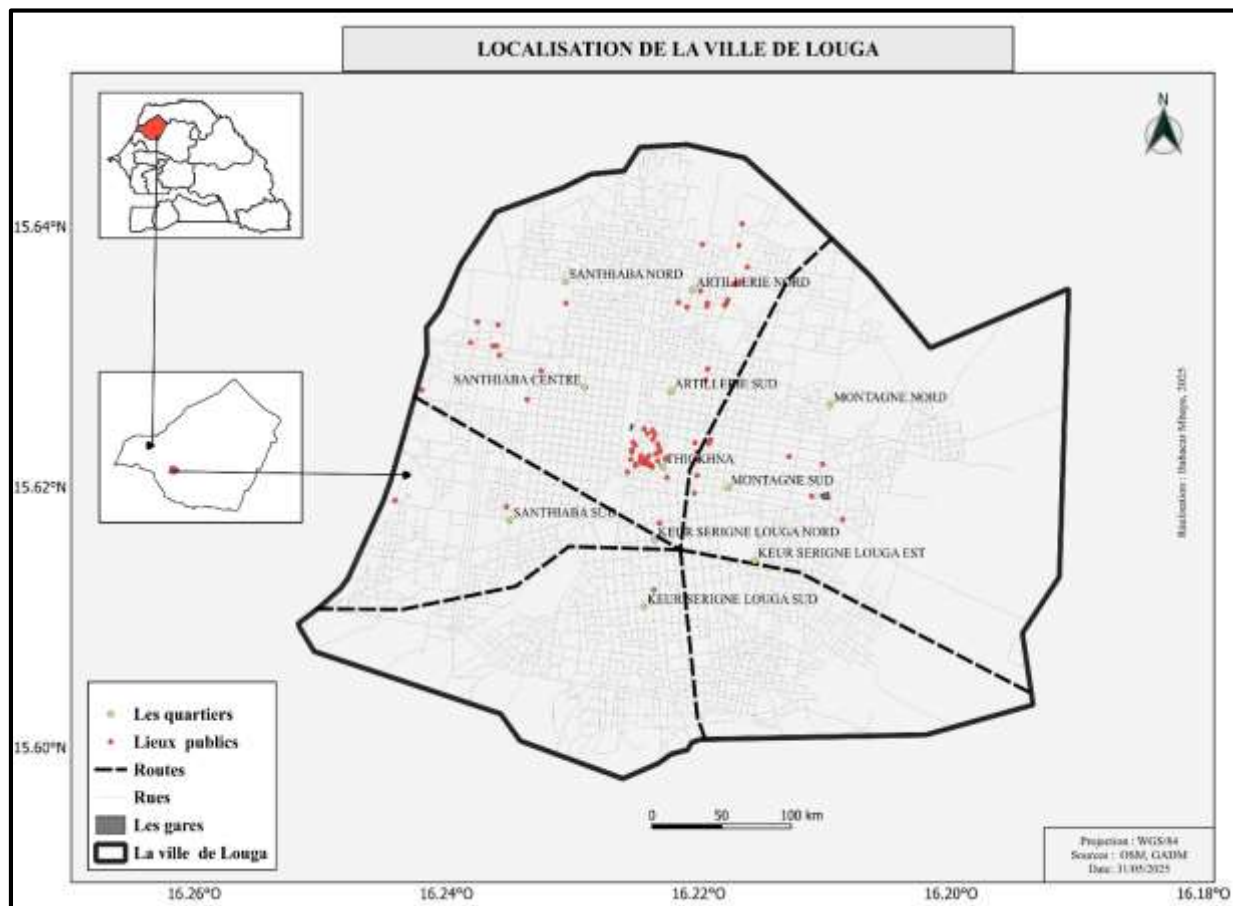
1. Méthodologie

1.1. Présentation de la zone d'étude

Située entre les coordonnées 15° 37'00'' de latitude nord et 16° 13'00'' de longitude ouest, la ville de Louga est une localité qui se trouve au nord-ouest du Sénégal, à 200 km de Dakar, la Capitale. Elle est le chef-lieu de la région qui porte son nom. Avec une population de 137 587 habitants (ANSD, 2023), la ville de Louga compte administrativement onze (11) quartiers que sont : Thiokhna, Santhiaba nord, Santhiaba sud, Santhiaba centre, Montagne nord, Montagne sud, Artillerie nord, Artillerie sud, Keur Serigne Louga nord, Keur Serigne Louga sud et Keur Serigne Louga est (carte 1). Par ailleurs, le système de transport à Louga se caractérise par la multiplicité des moyens de transport. Il s'agit des cars rapides, des taxis, des clandos, des charrettes, des calèches et des motos Jakarta. A cela s'y ajoute la mise en circulation des bus Tata, depuis 2015, qui ont permis d'améliorer le système du transport à Louga. Comme l'atteste les propos du gouverneur de la région de Louga lors de la réception des bus : « la mise en circulation de ces bus contribue au développement de la ville et à l'amélioration de la mobilité urbaine des populations » (Journal Louga Info, 2015, p.1). Le parc automobile est en constante évolution. En moins de dix ans, le nombre d'immatriculation a été multiplié par quarante (40). Les véhicules particuliers représentent plus de 66% du parc, majoritairement constitués de voitures d'occasion (86,2%), pour la plupart importés de la France, de l'Italie, de la Belgique et dans une moindre mesure du Danemark et de l'Allemagne,

même si les marques françaises sont les plus fréquentes (PDC, 2018, p.17). Par contre, le réseau routier est peu développé et se caractérise par la vétusté des infrastructures routières. La ville de Louga ne dispose que 32 km de voiries ; ce qui pose un réel problème de mobilité urbaine dans certains quartiers.

Carte 1 : Localisation de la ville de Louga



Source : OSM/GADM ; ARD/Louga, 2025.

1.2. Approche méthodologique

La démarche méthodologique adoptée pour ce travail repose sur des enquêtes, des entretiens semi-directifs et de l'observation directe. C'est une démarche mixte qui combine l'approche quantitative et celle qualitative. L'enquête par questionnaire est centrée sur les principaux acteurs du secteur, communément appelés « *Jakarta man*¹ », c'est-à-dire les conducteurs de motos Jakarta. Le questionnaire est administré auprès d'une vingtaine de Jakarta man, soit un effectif de vingt et huit (28) conducteurs, choisi de manière fortuite en raison de l'absence de statistiques officielles et réparti comme suit dans les différents arrêts² : Arrêt Sonatel (06), Arrêt Croisement Potou et Saint Louis (10), Arrêt Impôts et Domaines (06) et Arrêt *Marché bi* (06). Le choix des arrêts se justifie par leur importance dans les mobilités urbaines des lougatois. Il s'agit des lieux de convergence d'une bonne partie de la population locale. Par exemple, l'arrêt *Marché bi* fait référence au marché central de la ville, où se rendent quotidiennement les populations pour se ravitailler en nourriture et autres besoins vitaux. L'arrêt croisement Potou

¹ Le terme est issu de la contraction du mot « Jakarta », désignant la marque de la moto et celui d'anglais « Man » qui signifie homme en français. Cette expression wolofisée et couramment utilisée par les sénégalais pour désigner le conducteur.

² Arrêt signifie selon eux le lieu de stationnement pour attendre les clients.

et Saint Louis est un lieu de carrefour, une zone de rencontres des voyageurs venant de Dakar et les autres localités du pays. Il se trouve sur la route nationale 2 (RN2), qui constitue un point d'entrée de la ville. Concernant les autres arrêts (Sonatel³ et Impôts et Domaines), ce sont des lieux symboliques dans les transactions commerciales et autres affaires courantes de la vie des lougatois, notamment pour le paiement des redevances, des taxes et autres opérations commerciales liées aux technologies et les télécommunications. L'enquête a couvert un large éventail d'âges (de 14 ans à 59 ans) et d'origines géographiques différentes. Le questionnaire est principalement axé autour des motivations de la pratique du métier, les tarifs des courses, le gain et le versement journaliers, la rentabilité, les difficultés rencontrées dans le métier, la préférence des clients selon le type de transport, etc. L'enquête s'est déroulée du 26 mars 2025 au 07 avril 2025. Les enquêtes ont été faites entre 13 heures et 16 heures. Ces heures constituent des moments propices et favorables pour faire ces types d'enquêtes, car elles correspondent aux heures de pause et de regroupement dans les arrêts. Concernant l'entretien semi-directif, il a été fait à l'aide d'un guide d'entretien, administré auprès des chefs d'arrêt et leurs adjoints, soit un total de dix (10) personnes. Ce sont eux qui se chargent de l'organisation des arrêts pour éviter les conflits entre les conducteurs et les usagers. Ils veillent au respect strict du règlement intérieur des arrêts. L'entretien est axé sur le secteur des motos Jakarta à Louga, l'organisation du secteur, les pratiques dans l'exercice de cette activité, etc. En ce qui concerne l'observation directe, elle a été effectuée dans les arrêts choisis pour cette étude, mais aussi nous avons effectué un tour de la ville à l'aide d'une moto Jakarta pour observer cette présence remarquable des motos Jakarta dans la ville. Elle nous a permis d'observer les comportements et autres attitudes des conducteurs et des usagers. Cette démarche méthodologique a été complétée par la revue documentaire, centrée sur une analyse approfondie des documents à caractère scientifique (articles, mémoires, thèses, rapports, etc., et des données statistiques. Elle nous a permis de faire l'état des lieux de la mobilité urbaine dans le contexte sénégalais et en particulier dans la ville de Louga. Ces documents nous ont facilité la compréhension du contexte de l'apparition des motos dans les villes africaines en général, et en particulier dans les villes sénégalaises. Enfin, les données démographiques de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), notamment le dernier Rapport du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH-5) de 2023, nous ont permis de quantifier l'évolution démographique de la ville de Louga.

2. Résultats

2.1. L'irruption des motos Jakarta dans le système de transport urbain

Au Sénégal, les motos taxis ont fait leur apparition à Kaolack, une ville située environ à 190 km au sud-ouest de Dakar, au début des années 1990. Dans cette ville, les motos taxis ont marqué leur empreinte dans le paysage urbain, et même dans l'imaginaire populaire des sénégalais. L'image de Kaolack se confond avec les motos taxis, qui ont fini par s'imposer dans le système de transport urbain. L'essor spectaculaire des motos taxis à Kaolack se reflète dans la dynamique économique et territoriale, à travers un ancrage territorial ou spatial, révélateur de leur ancienneté dans cette ville, considérée comme le centre du bassin arachidier sénégalais. A Kaolack, la pratique des motos taxis commence même à avoir des ressorts politiques (Photo 1) qui peuvent être associés à une stratégie de légitimation d'un métier considéré comme illégal, voire à porte-à-faux avec les normes réglementaires qui régissent le secteur du transport urbain. Cette photo ci-dessous permet d'appréhender cet ancrage territorial des motos taxis dans

³ Sonatel signifie Société Nationale des Télécommunications.

l'espace, associé à des logiques politiques qui donnent une certaine visibilité aux acteurs concernés, que l'on peut assimiler à une stratégie de propagande ou de marketing politique.

Photo 1 : L'ancrage territorial des motos taxis à Kaolack



Source : MBAYE B, 2025

Il ressort de l'analyse de la photo des repères spatiaux ou marqueurs territoriaux des motos taxis à Kaolack, qui reflètent leurs origines géographiques ou appartenance à des communautés ethniques ou une éventuelle proximité avec des hommes politiques. Cette photo prise dans le quartier de Ngane Saer montre clairement la prise en compte des considérations politiques dans les stratégies d'ancrage territorial des conducteurs de taxis motos dans l'espace. Dans le cliché, il est mentionné « Arrêt Lamine Diaw, Responsable politique Pastef⁴ ».

Par conséquent, c'est à partir de Kaolack, que la pratique des motos taxis s'est généralisée sur toute l'étendue du territoire national, notamment dans les grandes villes de l'intérieur du pays. C'est ainsi que l'on assiste au développement rapide et non maîtrisé des motos dites « Jakarta » dans toutes villes secondaires comme Ziguinchor, Kolda, Louga..., et même récemment à Dakar dans la Capitale sénégalaise.

2.1.1. La mobilité urbaine à Louga dans le contexte de l'émergence des motos Jakarta

Dans la ville de Louga, la mobilité urbaine est caractérisée par la multiplicité des modes de déplacements quotidiens allant de la marche à pied aux véhicules motorisés. La marche à pied est le mode le plus répandu dans la ville du fait de la morphologie urbaine, avec les grandes rues ou artères sablonneuses qui favorisent la pratique de ce type de mobilité urbaine. A cela s'ajoute, l'aménagement paysager de quelques axes routiers, à l'instar du Boulevard Abdou DIOUF⁵ et celui reliant la RN2 et la ville menant vers le Palais El Hadji Djily MBAYE⁶, qui milite en faveur de la marche, considérée aussi comme une activité ludique qui stimule l'organisme en raison de ses vertus sportives et sanitaires. Le déficit en routes bitumées constitue un réel problème de desserte dans certains quartiers (PDC, 2018, p. 17), et contribue également à la pratique de la marche comme une forme de mobilité urbaine. Par contre,

⁴ C'est le Parti au pouvoir, depuis les élections présidentielles du 24 mars 2024, dirigé par M. Ousmane SONKO, l'actuel Premier Ministre du Sénégal.

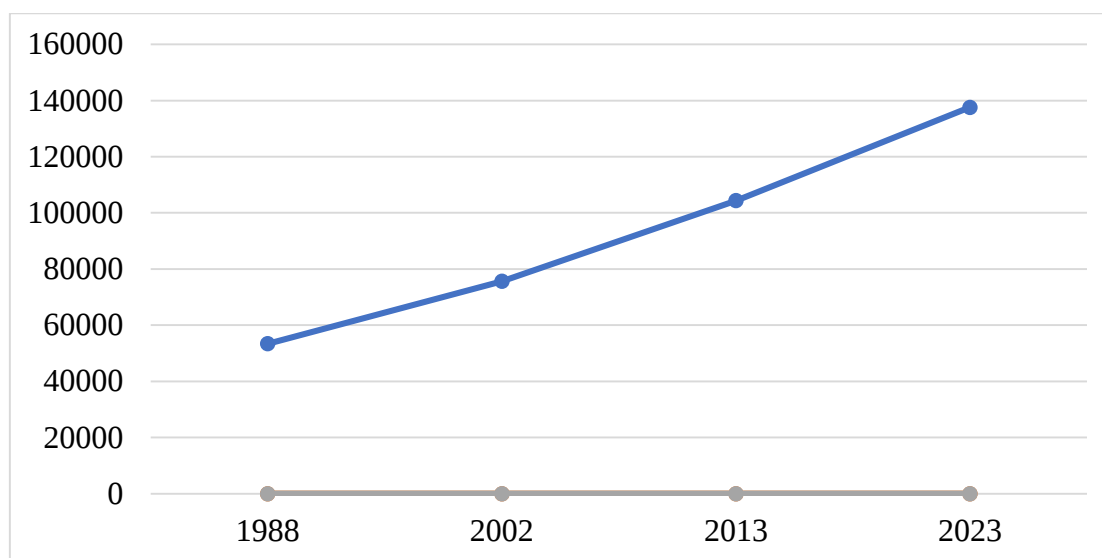
⁵ Natif de Louga et Deuxième Président de la République du Sénégal (1981-2000).

⁶ Natif de Louga et célèbre homme d'affaires sénégalais dans les années 1970, 1980 et 1990, considéré comme mécène et bâtisseur de la ville, car l'essentiel des infrastructures urbaines porte l'empreinte de cet homme d'une générosité légendaire.

l'analyse du secteur laisse apparaître une diversité de moyens de transport allant des véhicules à la traction animale (Charrettes et calèches), en passant aux motos taxis. Ces dernières se développent très rapidement dans la ville. Il est noté une évolution du nombre de motos taxis de 233 à 243 entre 2020 et 2021 et de 254 à 256 entre 2022 et 2023 (ANSD/SES Louga, 2025, p. 120). Il convient de préciser que le nombre de motos en circulation dans la ville est au-delà des chiffres officiels, car beaucoup d'entre elles ne sont pas en règle, défaut d'immatriculation et autres papiers demandés. C'est la raison pour laquelle les nouvelles autorités étatiques avaient demandé à tous les conducteurs de moto de se conformer aux lois et règlements en vigueur, en procédant à l'immatriculation et les autres formalités afférentes. Par ailleurs, deux facteurs semblent expliquer l'émergence des motos Jakarta comme moyen de transport dans la ville. L'un est sans nul doute la dynamique démographique qui entraîne une forte demande en matière de mobilité urbaine et l'autre le manque d'opportunités d'emploi d'une jeunesse en quête permanente de travail pour subvenir aux besoins les plus élémentaires. Ces deux facteurs ont contribué grandement à l'essor spectaculaire des motos Jakarta dans la ville.

Depuis les années 1990, Louga connaît une croissance démographique rapide qui n'a cessé de croître au fil des années. En 1988, la population était de 53 429 habitants, qui est passée de 75 646 habitants en 2002, soit un taux d'accroissement de 3,2%, supérieur à la moyenne nationale de 2,5%, de 104 349 habitants en 2013, et enfin de 137 587 habitants en 2023 (fig.1)

Figure 1 : Évolution démographique de Louga de 1988 à 2023



Source : ANSD/Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Louga, 2025.

L'examen du profil démographique de Louga révèle une croissance rapide et soutenue de la population qui s'explique par le croit naturel de la population urbaine et les dynamiques migratoires des années précédentes. Cette situation s'est traduite par une urbanisation et un étalement urbain dans les périphéries lointaines qui ont accentué les difficultés de mobilité urbaine à Louga.

L'autre facteur explicatif du développement des motos taxis, est lié au manque d'opportunités de travail des jeunes, car Louga est parmi les villes sénégalaises, où le tissu industriel est faible, voire inexistant. Le secteur industriel est le parent pauvre des activités économiques de la ville car il souffre d'un déficit chronique d'entreprises. Il ne compte actuellement que de deux (02) unités industrielles fonctionnelles, à savoir la Société des Produits Industriels et Agricoles (SPIA), spécialisée dans la fabrication de produits phytosanitaires et la Société Nationale de Commercialisation des Oléagineux du Sénégal (SONACOS) qui intervient dans le tri et la

sélection de graines d'arachide. Ces deux usines n'enregistrent pas plus de cinq cents (500) employés permanents. Cela va compromettre gravement les possibilités des jeunes à trouver des emplois stables et durables. A cela s'y ajoute la crise qui affecte certains métiers comme la menuiserie du bois face à la montée des importations et autres activités qui ne nourrissent plus son homme. D'où le recours à ces types d'emplois précaires comme le conducteur de motos taxis qui constitue une alternative face à la crise de l'emploi qui secoue le pays depuis quelques décennies, entraînant ainsi une prolifération rapide des motos dans le système de transport local.

2.2. Une mobilité urbaine marquée par la prolifération des motos Jakarta

La configuration géographique de la ville entraîne une mobilité urbaine dense, marquée par une polarisation des fonctions urbaines, surtout commerciales dans le centre-ville (quartier de Thiokhna). Mais depuis quelques années, on remarque que le profil de la ville est modifié par la création de nouveaux quartiers et l'émergence de nouvelles centralités qui entraînent un renversement des tendances et une hiérarchie des quartiers de la ville (B. Mbaye et C-S. Wade, 2021, p. 119). Cela va engendrer le développement des mouvements pendulaires entre le centre-ville et la périphérie (C-S. Wade, R. Tremblay et E-H. M. Ndiaye, 2010, p.1), accentuant ainsi la mobilité urbaine. Ce qui implique l'utilisation d'autres moyens de transport comme les taxis motos, en raison de leur souplesse et de leur accessibilité pour desservir les quartiers périphériques ou d'autres quartiers caractérisés par une dégradation avancée des routes, voire leur inexistence. Les motos Jakarta font partie désormais du décor urbain de la ville, avec une démultiplication des lieux de stationnement, appelés communément « *ARRET* ». On assiste alors à une forte présence des motos taxis à Louga (Photo 2), qui s'explique par les facteurs susmentionnés.

Photo 2 : Une forte présence des motos Jakarta dans le système de transport à Louga



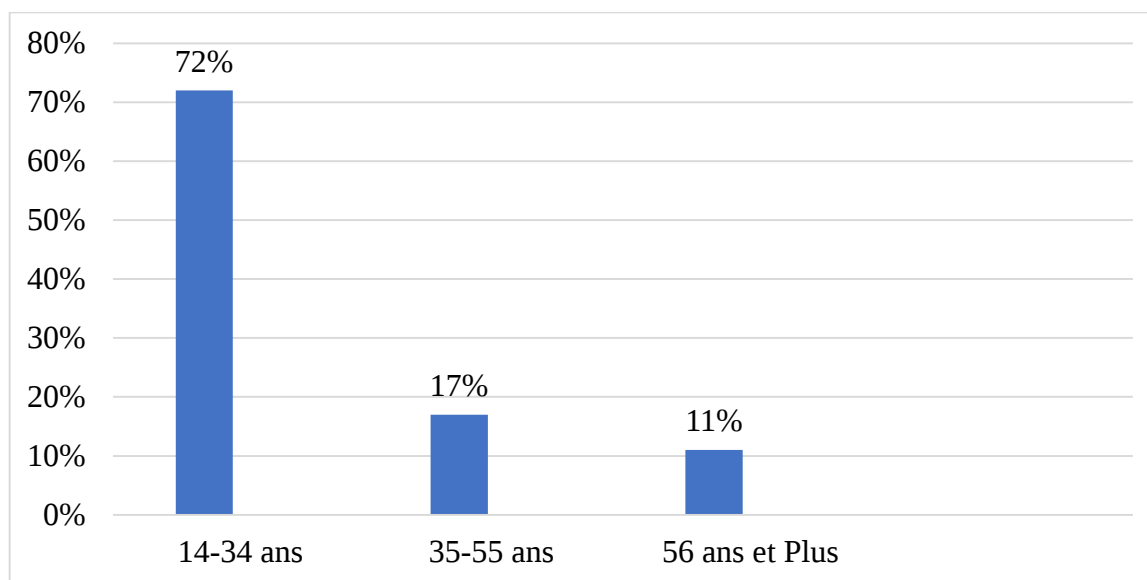
Source : MBAYE B, 2025

Ces photos illustrent la prolifération des motos taxis dans le secteur du transport urbain à Louga. Toutes les catégories sociales empruntent ce moyen de transport, même les femmes, considérées comme vulnérables.

2.2.1. Un secteur essentiellement occupé par les jeunes

Le profil socio démographique des conducteurs de moto Jakarta révèle l'extrême jeunesse de cette catégorie socio professionnelle, qui a envahi ce secteur en croissance rapide. Cela s'explique par des motivations d'ordre économique et social, qui poussent la plupart des jeunes à embrasser le métier. Les enquêtes montrent que 72% ont un âge compris entre 14-34 ans, contre 17% pour la tranche d'âge de 35-55 ans et 11% la tranche d'âge de 56 ans et plus. Le plus jeune des enquêtés a 14 ans, tandis que le plus âgé a 59 ans (fig. 2).

Figure 2 : Répartition par tranche d'âge des conducteurs de Jakarta



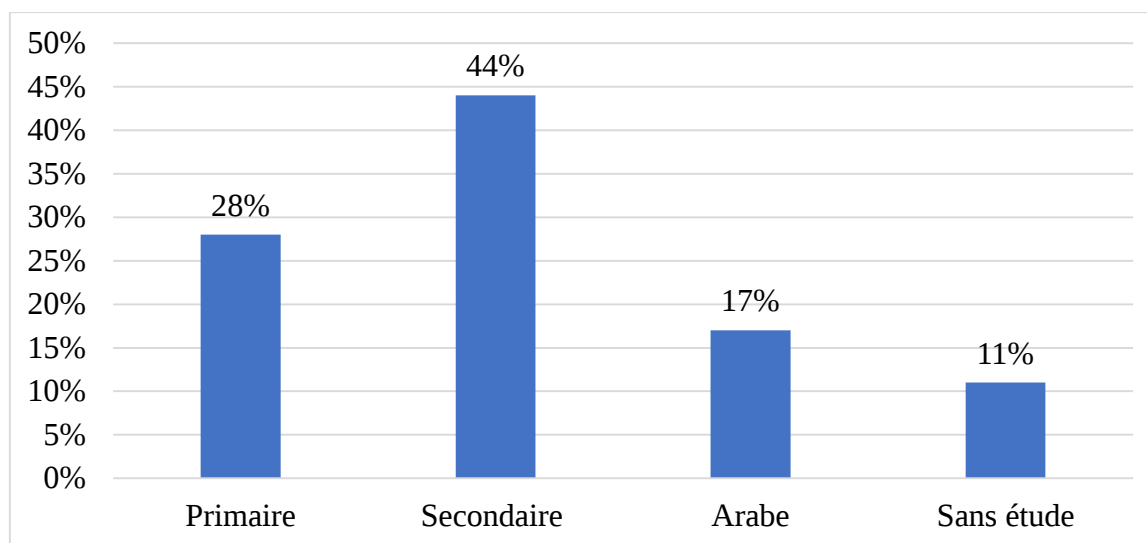
Source : MBAYE B, 2025.

2.2.2. La pratique de la moto Jakarta, un métier guidé par des motivations économiques et sociales

La question de l'emploi des jeunes se pose avec acuité dans le milieu urbain, considéré par excellence comme le lieu des opportunités et des possibilités de toutes sortes. Dans la plupart des villes sénégalaises comme africaines aussi, l'accès à l'emploi constitue un réel problème, et une équation à mille inconnus aux autorités publiques, qui semblent être dépassées par la question de l'emploi des jeunes. C'est la raison pour laquelle l'auto emploi reste l'unique alternative qui s'impose aux jeunes, tiraillés par un avenir meilleur, et le lourd fardeau de relever les défis sociaux et sociétaux qui pèsent sur eux. D'où le recours à tous types d'emploi pour satisfaire les exigences sociales. C'est dans ce cadre que l'on peut placer le recours aux motos Jakarta comme un gagne-pain face à la rareté, voire même l'absence d'opportunités d'emploi. Selon les données de l'ANSD, en 2024, le taux de chômage est estimé à 20% en baisse de 2,3% par rapport au taux de 22,3% enregistré en 2023, alors que dans la région de Louga, la part de la population sans emploi ni formation était de 49,7% en 2023 (ANSD/SES Louga, 2025, p. 34) ; ce qui révèle les difficultés d'accès à l'emploi des jeunes lougatois. Cette situation est aggravée par le manque de formation et de qualification des jeunes qui pose la question de l'employabilité dans le marché du travail. La plupart des conducteurs de Jakarta ont un niveau d'étude un peu faible et sans qualification professionnelle ; ce qui peut hypothéquer leur chance de trouver un travail décent. Il est noté que le niveau le plus élevé des enquêtés, c'est la terminale (Bac) et le plus faible, c'est la CP2 (Cours Préparatoire 2^{ème} niveau). Il ressort de

l'examen que 44% ont le niveau secondaire, c'est-à-dire de la sixième à la terminale, 28% pour le niveau primaire, 17% en Arabe, c'est-à-dire étude coranique et 11% sans étude (fig. 3).

Figure 3 : Répartition des conducteurs de Jakarta selon leur niveau d'étude



Source : MBAYE B, 2025.

L'analyse des données révèle que la principale motivation pour exercer le métier de « *Jakarta man* » est liée à des considérations économiques et sociales. La plupart d'entre eux évoquent le contexte économique du pays pour justifier la prolifération, voire l'émergence de cette activité, jugée précaire et sans avenir pour les jeunes. Les propos de ces conducteurs sont assez révélateurs et montrent le manque d'opportunités comme un facteur déterminant pour embrasser le métier.

M. FALL (30 ans), conducteur de Jakarta : « Si nous avions des usines à Louga, on pourrait avoir un travail beaucoup plus rentable, mais la réalité est tout autre ».

Mara (22 ans) affirme comme motif le manque de travail : « Ndeuk bi mo metti ta amou gnou liguey », c'est-à-dire « la situation économique du pays est dure, et en plus on n'a pas de travail ».

Cheikh (25 ans) abonde dans le même sens en évoquant comme motif pour l'exercice du métier que : « Reww mi Dokhoul », c'est-à-dire « le pays ne marche pas » pour caractériser la situation délétère du pays en terme économique qui ne permet pas de trouver du travail.

D'autres propos montrent la dimension sociale ou sociologique pour la pratique de cette activité. Comme le soulignent ces propos des conducteurs de Jakarta qui laissent transparaître des considérations sociales. A. SOW (53 ans) explique les motifs à travers les propos suivants : « Xew xewo Diamono, tayi tim goor warul tokk », qui signifie en français que « la pratique du métier de Jakarta man s'explique par l'effet de mode ou de la tendance, et en plus un homme ne doit pas rester sans rien faire ». A. NDIAYE (25 ans) corrobore cette position en déclarant que « J'exerce cette activité pour éviter de ne rien faire ». Dans la société sénégalaise, le travail est perçu comme un moyen qui permet de garder la dignité et d'être respecté par les autres ; ce qui révèle la dimension sociale du travail.

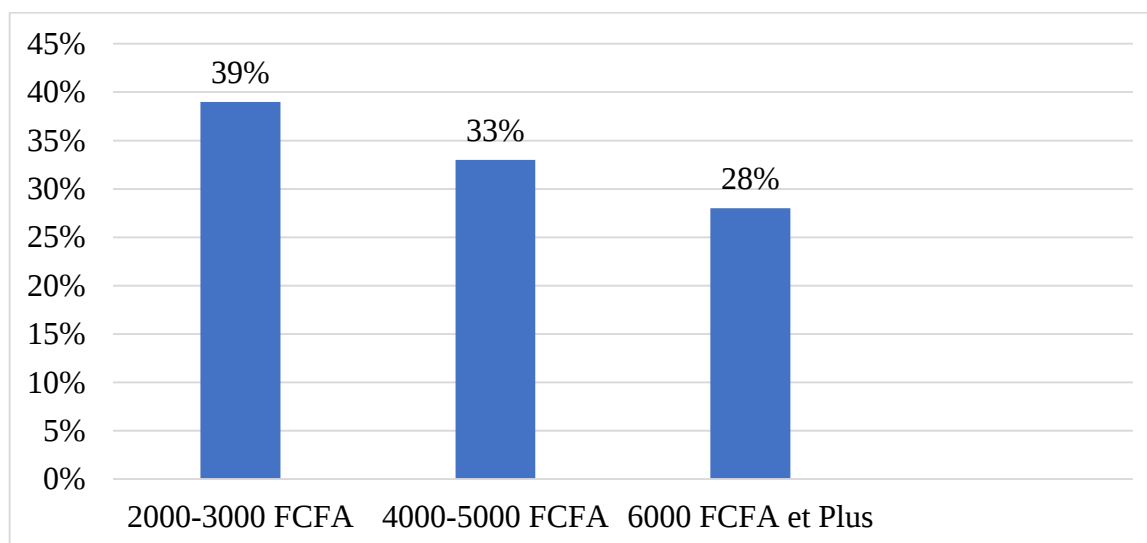
Pour d'autres, le métier de Jakarta ne peut pas être considéré comme une solution durable à la crise de l'emploi des jeunes. C'est juste un métier précaire qui ne garantit pas un avenir meilleur, mais juste pour régler quelques problèmes urgents. Comme semble le dire un vendeur de Café Touba rencontré dans l'« *Arrêt Marché bi* » : « On le considère comme un sous-métier,

mais ça peut être un début pour préparer l'avenir ». Il est confirmé par ce jeune conducteur : « On y passe juste du temps en attendant d'avoir un métier beaucoup plus rentable ». Pour la plupart des conducteurs de Jakarta rencontrés, le secteur n'est plus rentable comme auparavant, car maintenant il y a une pléthore de *Jakarta man* dans la ville.

2.2.3. Une activité peu rentable, minée par de multiples tracasseries

Les motos taxis sont devenues une réalité évidente du transport urbain, mais beaucoup s'interrogent sur l'avenir et la rentabilité de cette activité qui occupe une bonne partie de la jeunesse. D'après les informations obtenues, le secteur est actuellement en crise, comparé aux années précédentes. Comme l'atteste le jeune Cheikh, conducteur de Jakarta interrogé : « Je pense que beaucoup vont abandonner le métier, car ça ne marche plus comme avant ». Par ailleurs, il faut préciser que l'activité était beaucoup plus rentable au début, tandis qu'on assiste aujourd'hui à une baisse du chiffre d'affaires. Dans les années 2010-2015, le chiffre d'affaires journalier était estimé de 20 000 à 25 000 FCFA, voire plus. Mais, actuellement le montant journalier peut être estimé à 2000, 3000, 4000 et 5000 FCFA, et exceptionnellement 10 000 FCFA (fig. 4) ; ce qui est révélateur de la baisse du chiffre d'affaires journalier, et du manque de rentabilité du secteur. Par contre, il y a différents types de statut de conducteurs de Jakarta : propriétaire, non-propriétaire (employé) et un troisième statut complexe que l'on peut qualifier d'apprenti (*Sirou man* en wolof). Le propriétaire, il est son propre employeur et travaille pour son compte. Le non-propriétaire, il est employé et a l'obligation de verser quotidiennement un montant déterminé à son employeur (environ 2000 FCFA). Le troisième n'est pas un employé officiel, mais il seconde juste le conducteur en cas de non disponibilité. Dans ce cas, il partage le bénéfice journalier. A Louga, les tarifs des courses (le coût du transport) varient d'un lieu à un autre. A l'intérieur de la ville, ils varient entre 200 et 500 FCFA. Par exemple, le tarif est déterminé en fonction du trajet du centre-ville vers une autre destination ou de la périphérie vers le centre-ville ; le critère pris en compte ici est la distance. Ainsi, pour le trajet entre Thiokhna (centre-ville) et le Croisement (RN1), le tarif est de 500 FCFA. En dehors de la ville, il est de 1000 FCFA, voire plus. Ainsi, 39 % de l'effectif enquêté a un chiffre d'affaires journalier compris entre 2000 et 3000 FCFA, 33 % entre 4000 et 5000 FCFA et 28 % un chiffre d'affaires de 6000 FCFA et plus (fig. 4).

Figure 4 : Répartition du chiffre d'affaires journalier des conducteurs de Jakarta



Source : MBAYE B, 2025.

Cependant, il faut noter que les conducteurs de Jakarta sont confrontés à divers problèmes qui entravent l'exercice de leur métier. Parmi les difficultés, on peut citer les tracasseries administratives et policières et la recrudescence des accidents. Comme nous le savons, cette activité est dite informelle ; ce qui fait que la plupart des conducteurs ne se conforment pas aux normes routières. D'où le contrôle régulier et permanent de la police. D'ailleurs, ils déplorent ces contrôles répétitifs de la police qu'ils qualifient comme insupportables, et qui peuvent avoir des conséquences négatives sur leurs performances journalières. Le contrôle est souvent axé sur le port du casque et autres formalités administratives. A cela s'ajoute, le contrôle des agents de la Municipalité de Louga pour le paiement mensuel des redevances, taxes et autres. Ces tracasseries sont souvent accompagnées de sanctions financières qui peuvent impacter sur leurs chiffres d'affaires journaliers. Comme le met en lumière les propos d'un conducteur interrogé : « Nous sommes confrontés à des problèmes de tracasseries policières tous les jours sans motif réel. Et les pénalités à payer s'élèvent à 6000 FCFA ». Un autre conducteur y ajoute : « Nous sommes souvent traqués par la police pour le contrôle routinier du port de casque, et même parfois sans motif ». Celui-ci met l'accent sur les tracasseries de la Mairie : « Il y a le contrôle de la police, mais aussi les taxes mensuelles à hauteur de 2000 FCFA que l'on paie à la Mairie ».

Les difficultés sont multiples. On peut y ajouter l'insécurité grandissante à Louga qui occasionne des cas d'agressions. A certaines heures de la nuit, les conducteurs évitent d'aller dans les quartiers reculés ou mal éclairés par peur d'être agressés. Il y a également les vols récurrents de motos, un fléau qui gangrène le milieu. Mais l'immatriculation exigée par le gouvernement peut être un élément de réponse contre ces pratiques et autres faits associés aux motos Jakarta (délinquance, banditisme...), qui ternissent l'image du secteur en plein développement dans presque toutes les villes sénégalaises.

3. Discussion

Depuis plus de deux décennies, la ville de Louga connaît une forte croissance démographique qui alimente la dynamique urbaine. Ainsi la population de la ville est passée de 104 349 habitants en 2013 à 137 587 habitants en 2023. Cette situation entraîne une augmentation de la demande en matière de transport. Les résultats de l'étude ont mis en évidence l'essor des motos Jakarta dans le transport urbain dans un contexte caractérisé par un déficit de moyens de transport formels. Ils révèlent également que les motos Jakarta participent à l'amélioration de la mobilité urbaine et constituent une stratégie d'insertion des jeunes à la recherche de travail. Les résultats obtenus sont confirmés par d'autres travaux scientifiques, mais certains auteurs ont étudié la thématique sous un autre angle. C'est ainsi que B. Mbaye (2019) a mis l'accent sur le processus de croissance urbaine à Louga et a montré comment l'évolution démographique a entraîné une augmentation des besoins de transports publics. O. Cissokho (2023) a essayé d'analyser la contribution des motos taxis dans la mobilité urbaine dans la commune de Louga. Selon l'auteur, les motos taxis participent au développement de l'économie locale. J.S. Gomis, M. Thior, I. Cissé et S.O. Diédhiou (2020) ont étudié le rôle des motos Jakarta dans le processus d'intégration des périphéries urbaines de Ziguinchor. Selon les auteurs, 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 face à cette situation, les populations ont intégré les motos Jakarta dans le transport public, afin de desservir les populations marginalisées par les transports formels. P. Pochet et G. Lesteven (2022) ont étudié les dynamiques de diffusion de la moto en Afrique subsaharienne. Compte tenu de l'inaccessibilité des autres moyens de transport, la moto représente la principale alternative aux transports publics traditionnels.

Par contre, il convient de souligner que tout travail scientifique présente des limites. L'article n'a pas pu montrer comment l'émergence des motos Jakarta a pu impacter les moyens de transport classiques comme les cars rapides, les taxis, les charrettes, les minibus Tata, etc., qui jouent un rôle central dans les déplacements quotidiens de la population et dans l'économie de la ville.

Conclusion

Depuis près de trois décennies, la ville de Louga connaît une croissance démographique rapide. Cette situation résulte de plusieurs facteurs, et engendre des problèmes comme l'accès aux transports publics collectifs. C'est dans ce contexte que l'on a assisté à l'émergence des motos Jakarta dans le système du transport urbain. Le phénomène des motos Jakarta est devenu une réalité incontournable dans la ville de Louga. Ces nouveaux moyens de transport permettent de desservir tous les quartiers de la ville, notamment les quartiers périphériques qui étaient confrontés à des difficultés de mobilité urbaine. Les motos Jakarta ont réussi à s'imposer dans le secteur du transport, en raison de leur rapidité, flexibilité et accessibilité pour le transport de personnes et de marchandises. La conduite de motos Jakarta est une activité génératrice de revenus pour la majeure partie des jeunes. Elle permet également à certains professionnels de jongler la fin du mois. Mais le secteur présente quelques travers comme les agressions et les vols qui se sont développés davantage depuis l'arrivée des motos Jakarta. Ce travail a permis d'étudier l'émergence des motos Jakarta à Louga, mais aussi son rôle dans l'amélioration des conditions de mobilité urbaine et de création d'emplois d'une jeunesse confrontée aux difficultés d'insertion professionnelle. En guise de perspective de recherche, on peut se poser la question suivante : Quelles politiques de transport urbain pour l'intégration des motos Jakarta dans le système formel ?

Références Bibliographiques

- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), 2025, *Situation Economique et Sociale de la Région de Louga (2022-2023)*, 127 p.
- CISSOKHO Ousseydou, 2023, *Contribution des motos taxis dans le système de transport et la mobilité urbaine dans la Commune de Louga*, Mémoire de Master, Université Gaston Berger, Saint Louis, 126 p.
- GOMIS Joseph Samba, THIOR Mamadou, CISSE Idrissa et DIEDHIOU Sékou Omar, 2020, « Urban sprawl and the role of Jakarta motorcycles in the process of integration of the urban peripheries of Ziguinchor (Senegal) », *Revue Cinq Continents*, Vol. 10, n° 21, 16 p.
- LESTEVEN Gaële, DIONGUE Momar, POCHET Pascal et SAKHO Pape, 2023, « S'adapter face aux difficultés de mobilité ? Eclairages d'une métropole africaine, Dakar », *Espace populations sociétés*, n° 2023/2, 21 p. Disponible en ligne: URL : <http://journals.openedition.org/eps/13899> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/eps.13899>
- MBAYE Babacar, 2019, *Croissance urbaine, production foncière et immobilière dans la ville de Louga (Nord-ouest du Sénégal)*, thèse de doctorat, Université Gaston Berger, Saint Louis, 313 p.
- MBAYE Babacar et WADE Cheikh Samba, 2021, « Centres et périphéries, des notions resignifiées par les investissements immobiliers des migrants dans la ville de Louga au Nord-ouest du Sénégal », *Revue sénégalaise de sociologie*, n° 13, pp. 119-140
- Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement du Sénégal, 2018, *Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes sénégalaises*, Novembre 2018, Rapport final, Programme de politiques de transport en Afrique, 96 p.

POCHET Pascal, LESTEVEN Gaële, 2022, « La moto personnelle dans les villes d'Afrique subsaharienne : dynamiques, usages et utilisateurs », *Géotransports*, n° 17-18, thématique « *La motocyclette dans tous ses états en Afrique* », pp. 41-54. Disponible en ligne : <https://www.geotransports.fr/numero-17/18>, mis en ligne le 3 août 2023.

WADE Cheikh Samba Wade, TREMBLAY Rémy & NDIAYE El Hadji Mamadou, 2010, « Étude de la complexité de la gestion des espaces publics à vocation de transport à Dakar(Sénégal) », *Revue Études caribéennes*, n° Avril/2010, 16 p. Disponible en ligne : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.7858>.