

Numéro Spécial Août 2025

Colloque International Pluridisciplinaire

**« LES TRANSPORTS ET LES PRATIQUES DE TRANSPORT DANS
LES VILLES SECONDAIRES DES SUDs »**

GÉOPORO

ISSN : 3005-2165

MÉLANGES



AXE THÉMATIQUES

Axe 1:

Infrastructures de transport et développement urbain

Axe 2:

Pratiques de mobilité, sécurités routières et stratégies d'adaptation

Axe 3:

Transport durable et inclusion sociale

Axe 4:

Innovations et solutions locales

Revue de Géographie du PORO



Département de Géographie
Université Péléforo Gon Coulibaly

www.geoporo.net

Revue de Géographie du Poro
Université Peleforo GON COULIBALY
Korhogo – Côte d’Ivoire

Indexations



<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>

GEOPORO_Numéro Spécial Août 2025

MÉLANGES

Colloque international pluridisciplinaire du
Département de Géographie

Université Peleforo GON COULIBALY

Les 24, 25 et 26 juillet 2025

Korhogo

Côte d'Ivoire

Thème :

**Les transports et les pratiques de transport dans
les villes secondaires des suds.**

SOMMAIRE.....	IV
AXES THÉMATIQUES.....	IX
COMITE D'ORGANISATION.....	IX
COMITE SCIENTIFIQUE DU COLLOQUE.....	XI
« GEOPORO » LA REVUE DU DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ PELEFORO GON COULIBALY.....	XIII
GROUPE THÉMATIQUE 1 :.....	1
Infrastructures de transport et développement urbain.....	1
LE TRANSPORT DES DÉCHETS SOLIDES URBAINS DANS LES COMMUNES D'AGBOVILLE ET DE SIKENSI (RÉGION DE L'AGNEBY-TIASSA, CÔTE D'IVOIRE).....	2
Abdoulaye BARRY.....	2
Bi Marie Richard Nicetas ZOUHOULA.....	2
Gilbert Assi YASSI.....	2
ÉMERGENCE D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES INFORMELLES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT DANS LA RÉGION DU GBÊKÈ.....	17
Kacou François N'GUESSAN.....	17
Ahou Suzanne N'GORAN.....	17
Souleymane DIARRA.....	17
ENJEUX ET DÉFIS DU DERNIER KILOMÈTRE DU E-COMMERCE DANS LA RÉGION DU TCHOLOGO.....	28
Céba Timothée KELY.....	28
Ismaila DOSSO.....	28
Bi Marie Richard Nicetas ZOUHOULA.....	28
LE FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER (FER) DANS LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN CÔTE D'IVOIRE DE 2015 À 2020.....	43
Sontia Victor Désiré COULIBALY.....	43
ANALYSE DES IMPACTS SOCIOÉCONOMIQUES DES SUBMERSIONS DU PONT DE HEREDOUGOU PAR LES CRUES DU GRAND BALE SUR LA VILLE DE BOROMO (BURKINA FASO).....	53
Nadège KAFANDO.....	53
El hadji Mamadou SONKO.....	53
STATIONNEMENT DES VÉHICULES DE TRANSPORT SUR LA ROUTE NATIONALE NUMÉRO 3 ET CONFLITS DE VOISINAGE A KAYA DANS UN CONTEXTE DE CRISE SÉCURITAIRE AU BURKINA FASO.....	66
SAWADOGO Salif.....	66
ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE Á KORHOGO.....	80

Fasséry KONATE	80
Dougoutigui BAMBA	80
Gonédré Vincent CISSE, ...	80
KRA Kouadio Joseph, ...	80
TRANSPORT ET APPROVISIONNEMENT DES MARCHES DE POINTE-NOIRE EN PRODUITS VIVRIERS : CAS DU MARCHÉ TYSTÈRE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)	95
LINGUIONO Chelmyh Duplosin, ...	95
DE LA MULTITUDE DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX DIFFICULTÉS DE DESSERTE DANS LES VILLES DE CÔTE D'IVOIRE : UNE ÉTUDE COMPARÉE ENTRE DALOA ET KORHOGO.....	110
Kouadio Patrice KANGA	110
Lath Franck-Éric KOFFI.....	110
LA RARETÉ DES CANAUX D'ÉVACUATION DES EAUX PLUVIALES, FACTEURS DE LA DÉGRADATION DE LA VOIRIE A LA PÉRIPHÉRIE DE LA VILLE DE KORHOGO.....	121
Wanlo Innocents SIYALI	121
Vlangny Jean-Baptiste GOULIA.....	121
Beugré Franck Olivier KACOU	121
GROUPE THÉMATIQUE 2 :	131
Pratiques de mobilité, sécurités routières et stratégies d'adaptation.....	131
Un exemple typique de pratique de transport dans une ville secondaire : les motos-taxis Jakarta dans la ville de Kolda	132
Cheikh Tidiane WADE, ...	132
Abdoulaye NGOM, ...	132
LA CONTRIBUTION DU VÉLO DANS LE TRANSPORT DES PRODUITS AGRICOLES D'ORIGINE PAYSANNE DANS LES MILIEUX RURAUX DE LA PRÉFECTURE DU MOYEN-MONO (TOGO)	153
ADJAWOUTO Kossi Tozo	153
DANDONOUGBO Iléri.....	153
HETCHELI Follygan.....	153
LE TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LES VILLES DE L'EST-CAMEROUN : ENTRE STRATÉGIE DE SURVIE ET INSÉCURITÉ ROUTIÈRE À BERTOUA	169
Jean-Louis WOABOUF NANA, ...	169
VOYAGE ET ALIMENTATION EN AFRIQUE DE L'OUEST (CÔTE D'IVOIRE) : ANALYSE ANTHROPOLOGIQUE DES PRATIQUES ET DES CHOIX ALIMENTAIRES D'INDIVIDUS EN SITUATION DE MOBILITÉ.....	181
Loukou Severin KOUAKOU.....	181
LA TRANSHUMANCE SAHÉLIENNE ET SES CONSÉQUENCES SOCIO-ÉCONOMIQUES AU TOGO (1970-2020).....	191

Toyî Lélenda TCHONDA,.....	191
Passerelles piétonnes à Ouagadougou : symbole d’une infrastructure déconnectée	203
SAVADOGO Abdoul-Rahim,.....	203
SIGUE Ousseney,.....	203
OUEDRAOGO Ramondgwende Stephania Ghislaine,.....	203
SE DÉPLACER EN TEMPS DE CRISE : MOBILITÉ SOUS CONTRAINTE ET RÉSILIENCE A KAYA	218
KIETTYETTA G. Jean Yves	218
MOBILITÉ URBAINE DANS LA VILLE DE SAN PEDRO (SUD-OUEST, CÔTE D’IVOIRE)	232
KARAMOKO-YEGBE Djénan Marie Angèle, ...	232
Saison des pluies, topographie et perturbations de la mobilité urbaine de Korhogo	246
N’gatta Patrick Catatchet KONAN.....	246
Serge Fidèle ASSOUMAN.....	246
BOUAKÉ, UNE VILLE MARQUÉE PAR UNE DIVERSITÉ DE DÉTERMINANTS D’INCIVISME ROUTIER.....	258
DAGNOGO Fousseni	258
YEO Nogodji Jean.....	258
SOUMAHORO Manle	258
LES TRANSPORTS URBAINS ET LA SOCIÉTÉ GÉRONTOCRATIQUE SENOUFO : DÉFIS ET OPPORTUNITÉS.....	279
YEO YALLAMISSA,.....	279
MOBILITÉ RURALE ET DISTRIBUTION DES PRODUITS VIVRIERS DANS LA SOUS- PRÉFECTURE DE SARHALA (COTE D’IVOIRE)	289
Mamadou KONE.....	289
DÉFIS ET ENJEUX SPATIAUX ÉCONOMIQUES DE LA DÉGRADATION DES ROUTES EN TERRE RECHARGÉES DANS LA RÉGION DU PORO (NORD DE LA CÔTE D’IVOIRE) .	303
GUIHI Gaha Franck Olivier.....	303
ZOUHOULA Bi Marie Richard	303
RÉSILIENCE LOGISTIQUE ET SÉCURITÉ ALIMENTAIRE DANS LES VILLES SECONDAIRES IVOIRIENNES : DYNAMIQUES DE DISTRIBUTION DU RIZ ET DES EEE USAGÉS À KORHOGO ET BOUAKÉ.....	316
CAMARA KLETIO AÏSSATOU, ...	316
TAPE BIDI LEHOU FRANCK CYRIL,.....	316
OUATTARA FOUNGNIGUÉ ROBERT	316
GROUPE THÉMATIQUE 3 :.....	331
Transport durable et inclusion sociale.....	331

L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ET LES ALGORITHMES DE RECOMMANDATION POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ET ÉQUITABLE	332
Adjé Brou Félix N'ZI	332
Singo Provos GUEU	332
CONCURRENCE ET RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DANS LE DISTRICT D'ABIDJAN 1960-2011	342
Dié Octave MANIGA.....	342
INÉGALITÉS CLIMATIQUES ET EXCLUSION URBAINE DANS LA PROVINCE DU MOUHOUN : UNE LECTURE SPATIALE PAR LE FAPAF (FRACTION DU RAYONNEMENT PHOTOSYNTHÉTIQUEMENT ACTIF ABSORBÉ).....	352
Amadou ZAN	352
Boureima SAWADOGO	352
Joachim BONKOUNGOU	352
LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DANS LA VILLE DE PO AU BURKINA FASO.....	363
Stanislas Marie Maximilien BAMAS	363
BOOM AURIFERE ET DYNAMIQUE DES ACTIVITES DE TRANSPORT EN MILIEU RURAL DANS LE DISTRICT DES SAVANES.....	376
Foungotrigué Drissa SORHO	376
Dao KOULOMIAN	376
Irrigo Alain BISSA	376
Yeboué Stephane Koissy KOFFI.....	376
GROUPE THÉMATIQUE 4 :	391
Innovations et solutions locales.....	391
SYSTÈME DE LIVRAISON DE COLIS DE LA GARE DES COMPAGNIES DE TRANSPORT AU DOMICILE DES CLIENTS : ENTRE DYNAMISME DE MOBILITÉ ET IMPLICATION DU TÉLÉPHONE MOBILE À KORHOGO	392
KONE Kapiéfolo Julien,.....	392
ÉMERGENCE DES MOTO-TAXIS DANS LA VILLE DE PALA (TCHAD) : AU DELÀ DES CONTRAINTES, UNE AUBAINE POUR LES ACTEURS	405
Hinsoubé DJONZOUNE, ...	405
Ludovic – Baisserné PALOU, ...	405
Mahadjir ADOUM IDRIS,.....	405
Eyanah ATCHOLE,.....	405
LA ROUTE ; UNE ALTERNATIVE AUX ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES LOCALES DANS LES VILLES SECONDAIRES IVOIRIENNES : CAS DU QUARTIER COMMERCE DE KORHOGO AU NORD DE LA COTE D'IVOIRE.	419
Zahouela Marcelin SIAGBE	419

RÉFUTABILITÉ POPPÉRIENNE ET INNOVATIONS LOCALES DANS LES VILLES INTERMÉDIAIRES DES SUDS	433
Pégala SORO Épouse DOUA,.....	433
INNOVATIONS DE TRANSPORT EN CÔTE D'IVOIRE : INTRODUCTION DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION.....	445
Nelly Annick-Narcisse ZÉBRO épouse DAGO.....	445
INTELLIGENCE ARTIFICIELLE DANS LE TRANSPORT ET FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE À ABIDJAN	453
KOUAME Konan Simon	453
PRATIQUES DES MÉDIAS SOCIAUX POUR UNE FLUIDITÉ DU TRANSPORT EN MILIEU ABIDJANAIS.....	464
Marie Antoinette Augustine TAPSOBA	464
ANALYSE D'UN DISPOSITIF DE PRODUCTION-COMMERCIALISATION DE LA TOMATE EN CÔTE D'IVOIRE : CAS DE L'ITINÉRAIRE TOUMODI-COCODY	476
BALLE Ségbé Guy Romaric	476

AXES THÉMATIQUES

- Axe 1** : Infrastructures de transport et développement urbain
- Axe 2** : Pratiques de mobilité, sécurités routières et stratégies d'adaptation
- Axe 3** : Transport durable et inclusion sociale
- Axe 4** : Innovations et solutions locales

COMITE D'ORGANISATION

COMMISSIONS	MEMBRES
Présidence du Comité d'Organisation (PCO)	Président du Comité d'Organisation (PCO) : Dr (MC) ZOUHOULA BI MARIE RICHARD NICETAS, (UPGC / Côte d'Ivoire) Vice-PCO / Rapporteur Général du Colloque : Dr SIYALI WANLO INNOCENTS, (UPGC / Côte d'Ivoire) Vice-PCO : Dr COULIBALY TIECOURA HAMED, (UPGC / Côte d'Ivoire)
Secrétariat Général	Secrétaire Général du Colloque Dr DOSSO ISMAILA, (UPGC / Côte d'Ivoire) Membres du secrétariat : 1. Dr (MC) TAPE SOPHIE PULCHÉRIE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 2. Dr (MC) DIOBO-DOUDOU KPAKA SABINE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 3. Dr (MC) SILUE PEBANAGNANAN DAVID, (UPGC / Côte d'Ivoire) 4. Dr (MC) ALLA KOUADIO AUGUSTIN, (UPGC / Côte d'Ivoire) 5. Dr (MC) KONATE DJIBIL, (UPGC / Côte d'Ivoire) 6. Dr (MC) KOFFI SIMPLICE YAO, (UPGC / Côte d'Ivoire) 7. Dr (MC) ASSOUMAN SERGE FIDELE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 8. Dr (MC) KASSI KADJO JEAN-CLAUDE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 9. Dr (MC) GOGOUA GBAMAIN ERIC, (UPGC / Côte d'Ivoire) 10. Dr (MC) KOFFI YEBOUÉ STÉPHANE KOISSY, (UPGC / Côte d'Ivoire) 11. Dr (MC) DJANE KABRAN ARISTIDE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 12. Dr BALLO MOHAMED IBRAHIM, LABORATOIRE DE RECHERCHE EN SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES (LABOSHS), DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE, (Université Norbert Zongo, Koudougou, Burkina Faso) 13. Dr (MC) FOFANA LACINA ADAMA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 14. Dr (MC) KOFFI LATH FRANCK-ERIC, (UPGC / Côte d'Ivoire) 15. Dr (MC) KRA KOUADIO JOSEPH, (UPGC / Côte d'Ivoire) 16. Dr (MC) DAGNOGO FOUSSATA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 17. Dr FOFANA YOUSOUF, (UPGC / Côte d'Ivoire) 18. Dr ADOMON ABOUDOU ATHANASE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 19. Dr YRO KOULAI HERVE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 20. Dr COULIBALY MOUSSA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 21. Dr KAMAGATE SINDOU AMADOU, (UPGC / Côte d'Ivoire) 22. Dr DIOMANDE GONDO, (UPGC / Côte d'Ivoire) 23. Dr GOULIA VLANGNY JEAN-BAPTISTE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 24. Dr TOURE ADAMA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 25. Dr BAMBA MANSE, (UNIVERSITÉ BONDOUKOU / Côte d'Ivoire)

Secrétariat Général	26. Dr YEO YALLAMISSA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 27. Dr BALLE SEGBÉ GUY ROMARIC, (UPGC / Côte d'Ivoire) 28. Dr KOUASSI KOUAME ARMAND, (UPGC / Côte d'Ivoire) 29. Dr KOUADIO KOUAKOU PARFAIT, (UPGC / Côte d'Ivoire) 30. Dr SANOGO YANOURGA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 31. Dr OUATTARA MOHAMED ZANGA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 32. Dr SORO PEGALA Epse DOUA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 33. KONE YACOUBA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 34. BAMBA VAKARAMOKO, (UFHB / Côte d'Ivoire) 35. KONE MAMADOU, (UFHB / Côte d'Ivoire) 36. Dr AMALAMAN MARC AURIOL (UPGC / Côte d'Ivoire) 37. Dr KARIDIOULA LOGBON (UPGC / Côte d'Ivoire) 38. Dr KARAMOKO-YEGBE DJENAN MARIE ANGELE, (Université de San Pedro / Côte d'Ivoire) 39. Dr BEIBRO AKA FLORENCE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 40. Dr KONE IBRAHIM, (UPGC / Côte d'Ivoire) 41. Dr KOUASSI ADJOUA MADELEINE, (UPGC / Côte d'Ivoire)
Communication et Protocole	Responsables : Dr CAMARA KLETIO AÏSSATOU (UPGC / Côte d'Ivoire) Membres : 1. Dr KONE MOUSSA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 2. Dr BAKARY PENATILIGUE JONAS, (UPGC / Côte d'Ivoire) 3. Dr KOUAME KOFFI JEAN MARIUS BORIS, (UPGC / Côte d'Ivoire) 4. Doctorant CEBA TIMOTHEE KELY, (UPGC / Côte d'Ivoire)
Finances	Dr ASSI LORDIA (UPGC / Côte d'Ivoire)
Logistique-Accueil- Hébergement	Responsables Dr SIAGBE ZAHOUELA MARCELIN (UPGC / Côte d'Ivoire) Membres 1. Dr YEO BEH (UPGC / Côte d'Ivoire) 2. Doctorant FOFANA ALASSANE SALIF, (UPGC / Côte d'Ivoire) 3. Doctorante YEO TCHEFIGUE ABIBA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 4. Doctorant KANGA KOUADIO PATRICE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 5. Doctorant GUIHI GAHA FRANCK OLIVIER, (UPGC / Côte d'Ivoire) 6. Doctorante TOURE NOUN NADINE VANESSA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 7. KONE ZEYNAB, (UPGC / Côte d'Ivoire) 8. TUO CAROLINE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 9. SILUE TENEDJA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 10. DAH YERI BLANDINE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 11. SORHO AWA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 12. YEO FOUNYATCHA BEN RENAUD, (UPGC / Côte d'Ivoire) 13. YEO SIENTCHON, (UPGC / Côte d'Ivoire) 14. FOFANA FANGANFOSSE KEVIN, (UPGC / Côte d'Ivoire) 15. SORO KASSOUM, (UPGC / Côte d'Ivoire) 16. YEO ZIE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 17. CISSE PORNON, (UPGC / Côte d'Ivoire) 18. KOUADIO ASSIKA PRISCILIA ESTHER, (UPGC / Côte d'Ivoire) 19. KOUAME AKISSI JOELLE, (UPGC / Côte d'Ivoire)
Restauration	Responsables : Dr N'GORAN AHOUS SUZANNE (UPGC / Côte d'Ivoire) Membres Dr YEO TENENA DJIBRIL, (UPGC / Côte d'Ivoire)

Santé et sécurité	Responsable Dr GBODJE JEAN FRANCOIS ARISTIDE (UPGC / Côte d'Ivoire) Membres : 1. Dr SILUE TANGOLOGO, (UPGC / Côte d'Ivoire)
Informatique	Responsable Dr KONE KAPIEFOLO JULIEN , (UPGC / Côte d'Ivoire) Membre 1. Doctorant SILUÉ ZAHALO MAMADOU, (UPGC / Côte d'Ivoire) 2. Doctorant IRIGO BISSA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 3. Doctorant MARIKO ABDOULAYE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 4. OUATTARA FOUNGNIGUÉ ROBERT, (UPGC / Côte d'Ivoire) 5. SEKONGO YÉDIOTIÉRI ABOU DIDIER, (UPGC / Côte d'Ivoire)

COMITE SCIENTIFIQUE DU COLLOQUE

Président du Comité Scientifique :

KONAN KOUAME HYACINTHE, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)

Membres du Comité Scientifique

1. ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
2. GOGBE TERE, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
3. LOMBARD Jérôme, Directeur de Recherches, UMR PRODIG, Campus Condorcet, Paris 1 – Panthéon Sorbonne (France)
4. KABLAN Joseph, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
5. KASSI-DJODJO Irène, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
6. KOFFIE Céline épouse BIKPO, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
7. KOUADIO Anne Marylise, Professeur Titulaire, Ecole Normale Supérieure (Côte d'Ivoire)
8. NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
9. Mahamadou KOITA, Professeur Titulaire, Institut International d'Ingénierie de l'Eau et de l'Environnement (Burkina-Fasso)
10. ASSOUMAN Serge Fidèle, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
11. BOUTUEIL Virginie, Maître de Conférences à l'Ecole des Ponts ParisTech (France)
12. DAGNOGO Foussata, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)

13. DIOBO-DOUDOU Kpaka Sabine, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
14. DINDJI MEDE ROGER, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
15. DOBRUSZKES Frédéric, Maître de conférences, Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire, l'Université libre de Bruxelles (Belgique)
16. FOFANA Lacina Adama, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
17. GUEZERE Assogba, Maître de Conférences, Université de Kara (Togo)
18. KOFFI Lath Franck-Eric, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
19. KOFFI Simplicie Yao, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
20. KOFFI Yeboué Stéphane Koissy, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
21. KONATE Djibril, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
22. KOUAME Konan Simon, Maître de Conférences (CAMES) en Psychologie Sociale et du Travail, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody
23. KRA KOUADIO JOSEPH, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
24. N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, Maître de Conférences, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
25. TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
26. SILUE Pebanagnanan David, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
27. YASSI Gilbert Assi, Maître de Conférences, École Normale Supérieure (Côte d'Ivoire)
28. ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicéas, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
29. SIYALI Wanlo Innocents, Maître Assistant, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
30. COULIBALY Tiecoura Hamed, Maître Assistant, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
31. DOSSO Ismaïla, Assistant, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)

**« GEOPORO » LA REVUE DU DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE DE
L'UNIVERSITÉ PELEFORO GON COULIBALY**

COMITE DE PUBLICATION ET DE RÉDACTION

Directeur de publication :

KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara

Rédacteur en chef :

TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

Membres du secrétariat :

- KONAN Hyacinthe, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr DIOBO Kpaka Sabine, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY
- SIYALI Wanlo Innocents, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- COULIBALY Moussa, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- DOSSO Ismaïla, Assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

COMITE SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- YAPI-DIAHOU Alphonse, Professeur Titulaire de Géographie, Université Paris 8 (France)
- ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches en Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
- VISSIN Expédit Wilfrid, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- DIPAMA Jean Marie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
- ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- EDINAM Kola, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- BIKPO-KOFFIE Céline Yolande, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)

- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- VIGNINO Toussaint, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- MENNGHO Maurice Boniface, Professeur Titulaire, Université de Brazzaville (République du Congo)
- NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- KISSIRA Aboubakar, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Parakou (Benin)
- KABLAN Hassy N'guessan Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- VISSOH Sylvain, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- Jürgen RUNGE, Professeur titulaire de Géographie physique et Géoécologie, Goethe-University Frankfurt Am Main (Allemagne)
- DIBI-ANO Pauline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- LOBA Akou Franck Valérie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny (Côte d'Ivoire)
- MOUNDZA Patrice, Professeur Titulaire de Géographie, Université Marien N'Gouabi (Congo)

COMITE DE LECTURE INTERNATIONAL

- KOFFI Simplicie Yao, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yeboué Stephane Koissy, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUADIO Nanan Kouamé Félix, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
- KRA Kouadio Joseph, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),

- TAPE Sophie Pulchérie, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ALLA kouadio Augustin, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DINDJI Médé Roger, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DIOBO Kpaka Sabine Epse Doudou, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Lath Franck Eric, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONAN Hyacinthe, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUDOU Dogbo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- SILUE Pebanangnanan David, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- FOFANA Lancina, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- GOGOUA Gbamain Franck, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSOUMAN Serge Fidèle, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DAGNOGO Foussata, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KAMBIRE Sambi, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONATE Djibril, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSUE Yao Jean Aimé, Maitre de Conférences en Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- GNELE José Edgard, Maitre de conférences en Géographie, université de Parakou (Benin)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maitre de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)
- MAFOU Kouassi Combo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)

-SODORE Abdoul Azise, Maître de Conférences en Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)

-ADJAKPA Tchékpo Théodore, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

-BOKO Nouvewa Patrice Maximilien, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

-YAO Kouassi Ernest, Maître de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)

-RACHAD Kolawolé F.M. ALI, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

Note aux contributeurs

1. Le manuscrit

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : **Titre** (en français et en anglais), **Coordonnées de(s) auteur(s)**, **Résumé et mots-clés** (en français et en anglais), **Introduction** (Problématique ; Objectif(s) et Intérêt de l'étude compris) ; **Outils et Méthodes** ; **Résultats** ; **Discussion** ; **Conclusion** ; **Références bibliographiques**. **Le nombre de pages du projet d'article** (texte rédigé dans le logiciel Word, Book antiqua, taille 11, interligne 1 et justifié) **ne doit pas excéder 15**. Écrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique. En dehors du titre de l'article qui est en caractère majuscule, tous les autres titres doivent être écrits en minuscule et en gras (Résumé, Mots-clés, Introduction, Résultats, Discussion, Conclusion, Références bibliographiques). Toutes les pages du manuscrit doivent être numérotées en continu. Les notes infrapaginales sont à proscrire.

Nota Bene :

-Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.

-Tous les nom et prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans les références bibliographiques.

-La pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 16 ou p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.

-En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

-Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes.

-Plan : Titre, Coordonnées de(s) auteur(s), Résumé, Introduction, Outils et méthode, Résultats, Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques.

-L'année et le numéro de page doivent accompagner impérativement un auteur cité dans le texte (Introduction – Méthodologie – Résultats – Discussion). Exemple : KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35), (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7).

1.1. Le titre

Il doit être explicite, concis (16 mots au maximum) et rédigé en français et en anglais (Book Antiqua, taille 12, Lettres capitales, Gras et Centré avec un espace de 12 pts après le titre).

1.2. Le(s) auteur(s)

Le(s) NOM (s) et Prénom(s) de l'auteur ou des auteurs sont en gras, en taille 10 et aligner gauche, tandis que le nom de l'institution d'attache, l'adresse électronique et le numéro de téléphone de l'auteur de correspondance doivent apparaître en italique, taille 10 et aligner à gauche.

1.3. Le résumé

Il doit être en français (250 mots maximum) et en anglais. Les mots-clés et les keywords sont aussi au nombre de cinq. Le résumé, en taille 10 et justifié, doit synthétiser le contenu de l'article. Il doit comprendre le contexte d'étude, le problème, l'objectif général, la méthodologie et les principaux résultats.

1.4. L'introduction

Elle doit situer le contexte dans lequel l'étude a été réalisée et présenter son intérêt scientifique ou socio-économique.

L'appel des auteurs dans l'introduction doit se faire de la manière suivante :

-Pour un seul auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.5. Outils et méthodes

L'auteur expose l'approche méthodologique adoptée pour l'atteinte des résultats. Il présentera donc les outils utilisés, la technique d'échantillonnage, la ou les méthode(s) de collectes des données quantitatives et qualitatives. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.6. Résultats

L'auteur expose les résultats de ses travaux de recherche issus de la méthodologie annoncée dans "Outils et méthodes" (pas les résultats d'autres chercheurs).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau, premier titre (Book antiqua, Taille 11 en gras), 1.1. Deuxième niveau (Book antiqua, Taille 11 gras italique), 1.1.1. Troisième niveau (Book antiqua, Taille 11 italique). Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.7. Discussion

Elle est placée avant la conclusion. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié. L'appel des auteurs dans la discussion doit se faire de la manière suivante :

-Pour un auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

1.8. Conclusion

Elle doit être concise et faire le point des principaux résultats. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.9. Références bibliographiques

Elles sont présentées en taille 10, justifié et par ordre alphabétique des noms d'auteur et ne doivent pas excéder 15. Le texte doit être justifié. Les références bibliographiques doivent être présentées sous le format suivant :

Pour les ouvrages et rapports : AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan.

Pour les articles scientifiques, thèses et mémoires : TAPE Sophie Pulchérie, 2019, « *Festivals culturels et développement du tourisme à Adiaké en Côte d'Ivoire* », Revue de Géographie BenGéO, Bénin, 26, pp.165-196.

Pour les articles en ligne : TOHOZIN Coovi Aimé Bernadin et DOSSOU Gbedegbé Odile, 2015 : « *Utilisation du Système d'Information Géographique pour la restructuration du Sud-Est de la ville de Porto-Novo, Bénin* », Afrique Science, Vol. 11, N°3, <http://www.afriquescience.info/document.php?id=4687>. ISSN 1813-548X, consulté le 10 janvier 2023 à 16h.

Les noms et prénoms des auteurs doivent être écrits entièrement.

2. Les illustrations

Les tableaux, les figures (carte et graphique), 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 (centré), placé en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en-dessous du titre de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : i. Annoncés, ii. Insérés, iii. Commentés dans le corps du texte. Les cartes doivent impérativement porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle. Le manuscrit doit comporter impérativement au moins une carte (Carte de localisation du secteur d'étude).

Un exemple typique de pratique de transport dans une ville secondaire : les motos-taxis Jakarta dans la ville de Kolda

Cheikh Tidiane WADE,

Enseignant-chercheur, Géographe, Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal)
Laboratoire de Géomatique et d'Environnement (LGE)

Courriel : ct.w@univ-zig.sn

Abdoulaye NGOM,

Enseignant-chercheur, Sociologue, Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal)
Laboratoire de Recherche en Sciences Économiques et Sociales (LARSES)

Courriel : a.n57@univ-zig.sn

Résumé :

Cet article examine la montée en puissance des motos-taxis appelées Jakartas dans les villes secondaires du Sénégal, en s'appuyant sur l'exemple typique de la ville de Kolda. Dans un contexte de forte croissance démographique (+2,4 %/an) et de déficit d'infrastructures de transport formel, les Jakartas ont émergé comme une réponse populaire aux nouveaux besoins de mobilité urbaine. À Kolda, ces motos-taxis ont progressivement contribué au désenclavement des quartiers périphériques en comblant les vides laissés par d'autres types de transport public. La problématique centrale est donc la suivante : comment et dans quelle mesure un mode de transport informel et faiblement régulé, en l'occurrence les motos-taxis Jakarta, est-il devenu à Kolda un vecteur structurant de la mobilité urbaine, un instrument d'intégration socio-économique et un enjeu de gouvernance territoriale ? Pour y répondre, l'étude s'appuie sur une méthodologie qualitative et ethnographique : 70 conducteurs, 40 propriétaires et de 40 usagers ont été interrogés par le biais d'entretiens semi-directifs, de récits de vie, d'observations directes et d'échanges informels. Les résultats montrent l'existence de dynamiques territoriales en lien avec les mobilités contraintes, l'essor des motos-taxis Jakarta, le rôle structurant, mais informel des Jakarta dans la mobilité urbaine de la ville de Kolda. Ils mettent en évidence également l'accessibilité à certaines périphéries facilitées par ces motos-taxis, les opportunités d'emploi qu'elles offrent aux jeunes et les dynamiques migratoires qui leur sont associées. Ils mettent en exergue également les enjeux économiques et sociaux des Jakarta dans la mobilité urbaine à Kolda ainsi que la flexibilité, la précarité et les conflits sociaux résultant de la tarification de ces motos-taxis Jakarta.

Mots-clés : Mobilité urbaine, moto-taxi, Auto-emploi, Gouvernance territorial

Jakarta Motorcycle Taxis as a Typical Transport Practice in the Secondary City of Kolda

Abstract :

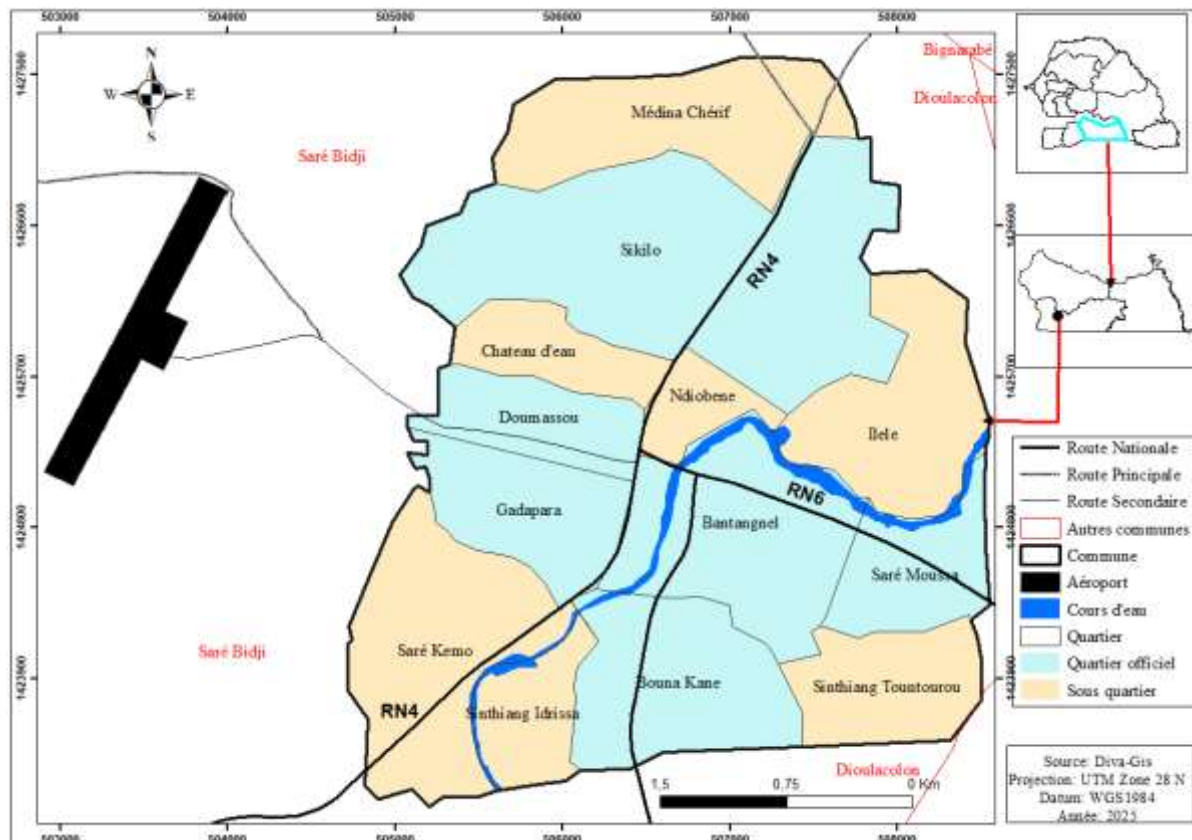
This article examines the rise of motorcycle taxis, locally known as *Jakartas*, in secondary cities of Senegal, with a particular focus on the city of Kolda. In a context of rapid demographic growth (+2.4% per year) and chronic deficits in formal transport infrastructure, *Jakartas* have emerged as a popular response to the new demands of urban mobility. In Kolda, these motorcycle taxis have progressively contributed to opening up peripheral neighborhoods by filling the gaps left by other forms of public transport. The central research question is therefore: how and to what extent has an informal and weakly regulated mode of transport, namely Jakarta motorcycle taxis, become in Kolda both a structuring vector of urban mobility, an instrument of socio-economic integration, and a territorial governance issue? To address this question, the study adopts a qualitative and ethnographic methodology: 70 drivers, 40 owners, and 40 users were interviewed through semi-structured interviews, life histories, direct observations, and informal discussions. The findings reveal the existence of territorial dynamics linked to constrained mobilities, the rise of Jakarta motorcycle taxis, and their structuring, yet informal, role in Kolda's urban mobility. They also highlight the accessibility of certain peripheral areas facilitated by these vehicles, the employment opportunities they offer to young people, and the migratory dynamics associated with them. Moreover, the results emphasize the economic and social issues raised by Jakarta taxis in Kolda's urban mobility, including flexibility, precarious working conditions, and social conflicts arising from fare instability.

Keywords: Urban mobility, Motorcycle taxi, Self-employment, Territorial governance

1. Introduction

Située en Haute-Casamance, dans le sud du Sénégal, la ville de Kolda constitue un carrefour régional reliant l'intérieur du pays aux frontières de la Guinée-Bissau et de la Gambie. Son tissu urbain s'organise autour du centre-ville commerçant et administratif, prolongé par des quartiers anciens comme Médina Chérif et Sikilo, et des extensions périphériques telles qu'Illel, Doumassou et Bel Air. Ces espaces traduisent un étalement marqué depuis les années 1960, nourri par la croissance démographique et les mobilités transfrontalières. (Figure 1).

Figure 1: Carte de localisation de la commune de Kolda



L'évolution démographique de la commune met en évidence une croissance continue et soutenue depuis le début du XX^e siècle. Estimée à environ 1 000 habitants en 1930, la population est passée à 53 921 habitants en 2002 puis à 81 099 habitants en 2013 (ANSD, 2013). Cette tendance s'est confirmée avec 86 157 habitants en 2015 et 94 519 habitants en 2020. Les projections démographiques issues du PDA de Kolda (2017) prévoient 117 970 habitants en 2025 et 138 042 habitants en 2030, soit un taux de croissance annuel moyen de 3,2 % (C.T. Wade et al., 2024, p.144). Sur la période 1930-2020, la population communale a donc connu une progression remarquable de près de 99 %, traduisant un processus d'urbanisation accéléré. Cette dynamique est en grande partie portée par un accroissement naturel élevé, lui-même lié à la baisse de la mortalité, à la persistance d'une forte fécondité et à l'amélioration des conditions de santé et d'hygiène. En ce sens, Kolda illustre le profil des villes secondaires sénégalaises en pleine expansion, où les dynamiques démographiques et sociales se conjuguent pour alimenter une urbanisation rapide et souvent difficile à maîtriser.

Cette urbanisation s'est traduite par un étalement spatial et une périurbanisation non planifiée, marquée par l'essor de quartiers périphériques tels que Médina Chérif, Sikilo, Illele ou Médina Baye. Ces espaces, souvent caractérisés par l'habitat spontané, demeurent enclavés et faiblement desservis par les infrastructures routières (Direction régionale des transports terrestres, 2024, p.15). Ce désajustement entre croissance urbaine et infrastructures a contribué à un déficit chronique de transport formel, accentuant la dépendance des populations aux solutions alternatives.

Dans ce contexte, les motos-taxis, localement appelés *Jakarta*, se sont progressivement imposés comme le mode de transport dominant et le plus accessible. Leur flexibilité et leur capacité à desservir les zones enclavées en font un outil incontournable de la mobilité urbaine quotidienne. Ainsi, la croissance démographique et l'urbanisation non planifiée ont directement généré un besoin accru de mobilités urbaines, auquel les *Jakarta* répondent en compensant les insuffisances structurelles du transport public formel.

L'essor des motos-taxis *Jakarta* révèle les contradictions auxquelles font face les villes secondaires africaines comme Kolda. D'un côté, elles connaissent une croissance urbaine rapide et assument un rôle croissant dans les dynamiques régionales ; de l'autre, elles demeurent marquées par la faiblesse persistante des politiques publiques d'aménagement. Les *Jakarta*, en tant qu'acteurs essentiels du désenclavement territorial, facilitent l'accès des populations aux services urbains fondamentaux tels que la santé, l'éducation et les marchés. Toutefois, leur expansion soulève des défis majeurs en matière de sécurité routière, de régulation tarifaire et de gouvernance territoriale, mettant en évidence les limites d'une mobilité informelle devenue pourtant indispensable.

L'intérêt scientifique et sociétal de cette étude apparaît double. Sur le plan théorique, elle questionne la capacité d'un mode de transport informel, en apparence marginal, à se transformer en une véritable infrastructure sociale et territoriale. Comme l'ont souligné J. Lombard et J.-F. Steck (2004, p.19), la mobilité ne se réduit pas à une fonction de déplacement : elle participe à la structuration des territoires, à l'organisation des interactions sociales et à la production d'un espace vécu. Dans le cas de Kolda, les motos-taxis *Jakarta* dépassent leur rôle initial de moyens de transport pour devenir un support d'intégration urbaine, en connectant les quartiers périphériques enclavés aux centralités et aux services urbains. Sur le plan pratique, les *Jakarta* révèlent des dynamiques locales d'auto-emploi et de survie économique, notamment pour les jeunes et les migrants en quête d'insertion professionnelle dans un contexte de chômage endémique et de rareté des alternatives (A. Ndiaye, 2017, p.85-86). Leur essor illustre la manière dont un dispositif non planifié peut se constituer en ressource territoriale, mobilisée par les populations pour répondre aux déficits structurels de l'action publique.

Ainsi, conformément à l'analyse de A. Simone (2004, p.15), les motos-taxis participent à une « économie populaire de la mobilité », qui ne se limite pas à l'offre de transport mais contribue à la recomposition des rapports sociaux et territoriaux. Toutefois, cette infrastructure informelle demeure traversée par de profondes tensions structurelles (insécurité, précarité et régulation incertaine) qui en soulignent à la fois la nécessité et la fragilité.

Dès lors, la question centrale qui se pose est la suivante : comment un mode de transport informel, faiblement régulé, en est-il venu à constituer à Kolda un vecteur structurant de la mobilité urbaine et un levier d'insertion socio-économique ?

L'objectif est d'examiner l'essor des motos-taxis Jakarta dans la ville de Kolda. Il s'agit de voir dans quelle mesure ces motos-taxis jouent un rôle dans les dynamiques territoriales et dans la mobilité quotidienne des populations, l'essor des motos-taxis Jakarta, le rôle structurant, mais informel des Jakarta dans la mobilité urbaine de la ville de Kolda. Ils mettent en évidence également l'accessibilité à certaines périphéries facilitées par ces motos-taxis, les opportunités d'emploi qu'elles offrent aux jeunes et les dynamiques migratoires qui leur sont associées. Ils mettent en exergue également les enjeux économiques et sociaux des Jakarta dans la mobilité urbaine à Kolda ainsi que la flexibilité, la précarité et les conflits sociaux résultant de la tarification de ces motos-taxis Jakarta

2. Démarche méthodologique

Notre démarche méthodologique est essentiellement qualitative qui s'est imposée comme la plus pertinente compte tenu du caractère informel⁸ du secteur des Jakarta et de la présence d'une multitude d'acteurs aux profils sociaux variés (conducteurs, propriétaires, usagers, autorités locales). Dans un tel contexte, marqué par la méfiance et l'absence de cadre institutionnel clair, il a été nécessaire d'adopter une posture à la fois diplomatique et ethnographique, afin de gagner la confiance d Les conducteurs et propriétaires de motos-taxis ont manifesté une certaine réticence à la suite de l'annonce des mesures gouvernementales relatives à la régulation du secteur. Toutefois, il leur a été précisé que l'exploitation des résultats de cette recherche relevait exclusivement d'une démarche scientifique et n'avait aucun lien direct avec les dispositions édictées par la Direction des transports. Ce travail d'explication a permis de lever certaines appréhensions et de favoriser la participation. Ainsi, plusieurs acteurs, notamment des personnes identifiées comme chefs de station aux abords des carrefours et des marchés, des conducteurs installés devant l'antenne universitaire, ainsi que des commerçants propriétaires de motos, ont accepté de répondre aux questions posées dans le cadre de l'enquête. es enquêtés et de recueillir des données fiables. Ainsi, des entretiens semi-directifs ont été conduits auprès de 70 conducteurs et 40 propriétaires de motos, mais aussi auprès de 40 usagers : élèves, étudiants, commerçants, travailleurs informels et habitants des quartiers périphériques. Ces entretiens ont permis de comprendre les logiques d'organisation du secteur, les stratégies économiques mises en œuvre, ainsi que les perceptions des usagers quant aux avantages et limites de ce mode de transport. Parallèlement, des récits de vie ont été collectés auprès de plusieurs conducteurs, afin d'analyser les trajectoires d'insertion dans l'activité de Jakarta. Ces récits ont mis en évidence les motivations (chômage, migration, absence d'alternatives), les stratégies de survie, ainsi que les aspirations sociales des acteurs impliqués.

⁸ Le Bureau international du travail définit le secteur informel « comme un ensemble d'unités produisant des biens et des services en vue principalement de créer des emplois et des revenus pour les personnes concernées. Ces unités ayant un faible niveau d'organisation opèrent à petite échelle et de manière spécifique, avec peu ou pas de division entre le travail et le capital en tant que facteurs de production. Les relations de travail, lorsqu'elles existent, sont surtout fondées sur l'emploi occasionnel, les relations de parenté ou les relations personnelles et sociales plutôt que sur des accords contractuels comportant des garanties en bonne et due forme » (BIT, 1993).

Une place importante a été accordée aux observations directes, effectuées de manière répétée sur les stations de motos-taxis (check-points) et dans les quartiers périphériques (*Médina Chérif, Sikilo, Illel, Médina Baye*). Ces observations ont été menées à différents moments de la journée, notamment aux heures de pointe (matinée, fin d'après-midi) afin de saisir les réalités concrètes de l'accessibilité urbaine et les difficultés liées à la dégradation des routes. Il convient de souligner également que ces observations ont été effectuées en tant que passager. Cette immersion a permis de documenter les pratiques quotidiennes, les interactions entre usagers et conducteurs, ainsi que la manière dont les Jakarta s'adaptent aux contraintes climatiques et spatiales. Des entrevues complémentaires ont été réalisées avec les services techniques (urbanisme, transport) et les autorités locales (mairie, préfecture, direction régionale des transports terrestres). Ces entretiens institutionnels ont permis de comprendre la perception officielle de ce secteur, ainsi que les limites des politiques publiques actuelles en matière de régulation et de sécurité.

Le traitement des données qualitatives a permis de transformer les témoignages recueillis en une analyse structurée. Les entretiens avec les conducteurs, les commerçants propriétaires et les usagers ont d'abord été retranscrits et organisés afin de constituer un corpus cohérent. Le codage thématique a ensuite permis de dégager plusieurs catégories centrales : *les contraintes de mobilité, les stratégies d'adaptation des habitants, et les enjeux socio-économiques liés aux Jakarta*.

L'analyse thématique met en évidence la récurrence de certains discours soulignant l'importance des Jakarta comme solution rapide et flexible face au déficit de transport collectif et à l'enclavement des quartiers périphériques. Toutefois, les entretiens révèlent également des inquiétudes liées à l'insécurité routière, aux conflits avec les taxis traditionnels et aux incertitudes créées par les récentes mesures de régulation. Enfin, la triangulation avec d'autres sources (rapports institutionnels, observations de terrain, littérature scientifique) a permis de valider ces résultats. Elle montre que le cas de Kolda s'inscrit dans une dynamique nationale où l'État cherche progressivement à réguler le secteur par l'immatriculation et la formalisation des motos-taxis. Ces données qualitatives mettent ainsi en lumière la tension entre l'importance sociale des Jakarta et les résistances suscitées par les réformes en cours.

3. Résultats

3.1. Kolda, ville carrefour en recomposition : enjeux territoriaux, contraintes physiques et mobilités informelles

La commune de Kolda, chef-lieu de la région éponyme, occupe une position stratégique au cœur du Fouladou, reliant l'intérieur du Sénégal aux frontières de la Guinée-Bissau et de la Gambie. Située à 465 km de Dakar, à 189 km de Ziguinchor, à 88 km de Sédhiou et à 223 km de Tambacounda, elle constitue un véritable carrefour des échanges. Depuis 1965, l'évolution spatiale de la ville traduit une dynamique

soutenue. Sa superficie, estimée à 492,70 ha cette année-là, atteint 1 149,85 ha en 2024, soit une extension brute de 657,15 ha, correspondant à une croissance moyenne annuelle de 12 ha. Ces données témoignent d'un étalement marqué vers le Sud-Est, l'Est, l'Ouest et, dans une moindre mesure, le Nord-Est, confirmant une véritable dynamique urbaine au cours des six dernières décennies. Toutefois, son espace communal reste marqué par des contraintes physiques notables, telles que la présence du fleuve Casamance et de ses zones inondables, les rizières, l'aéroport, la zone industrielle et le camp militaire qui occupe environ 40 hectares (Rapport final PIC, 2012, p.12). Ces contraintes physiques et spatiales limitent néanmoins les possibilités d'aménagement et accentuent les problèmes de mobilité. Comme le souligne R. Pourtier (2010, p.47), « les villes africaines sont souvent confrontées à une contradiction entre leur rôle de relais régional et la faiblesse de leurs infrastructures de transport », une remarque qui trouve une résonance particulière dans le cas de Kolda. L'éloignement des grands centres économiques, la vétusté des routes, l'absence de liaisons ferroviaires et la faible fréquence des dessertes aériennes constituent autant d'entraves majeures au développement local.

Sur le plan juridique, la commune est encore régie par l'arrêté n° 886 APA du 6 février 1952, définissant son périmètre comme un carré de 3 km de côté centré sur le pont Abdoul Diallo. Or, cette délimitation ancienne ne correspond plus aux dynamiques territoriales actuelles. Comme l'ont montré A. Dubresson et J.P. Raison (1998, p.63), les limites administratives des villes africaines ne suivent généralement pas le rythme de l'expansion urbaine. Ainsi, sous la pression démographique et spatiale, les communes voisines de *Dioulacolon*, *Saré Bidji* et *Bignarabé* ont cédé des terres, permettant l'essor de nouveaux lotissements en périphérie.

Parallèlement, la ville connaît une transformation rapide liée à deux dynamiques récentes. D'une part, l'arrivée massive de populations dans les quartiers périphériques accentue l'étalement urbain et la demande en services. D'autre part, des investissements structurants, comme l'implantation de l'annexe de l'Université Assane Seck de Ziguinchor, redéfinissent le rôle de Kolda. Comme le rappelle P. Gervais-Lambony (2003, p.101), « l'implantation d'infrastructures universitaires agit comme un moteur de recomposition urbaine », ce qui se vérifie ici à travers l'intensification des flux quotidiens d'étudiants, d'enseignants et de personnels administratifs.

Ces mutations accentuent les besoins de mobilité. L'expansion des motos-taxis Jakarta, devenus incontournables dans le paysage urbain, illustre une réponse populaire aux déficiences des infrastructures formelles. Cependant, cette alternative reste insuffisante face aux défis structurels. Comme l'indique A. Ndiaye (2017, p.85), « la mobilité urbaine au Sénégal est marquée par une forte dépendance aux modes informels, révélateurs des insuffisances de la gouvernance urbaine ». Kolda illustre cette situation, avec des routes difficilement praticables en saison des pluies et des voies d'accès rurales et transfrontalières fréquemment coupées.

La commune de Kolda incarne la contradiction entre son rôle croissant de hub régional et ses limites structurelles en matière de transport. Ces contraintes, qu'elles soient physiques (fleuve, zones inondables), institutionnelles (cadre juridique obsolète) ou saisonnières (accessibilité liée aux pluies), appellent à une reconfiguration de la gouvernance urbaine et à une planification adaptée aux nouveaux besoins. L'aménagement des villes secondaires africaines suppose une articulation entre dynamiques locales, logiques nationales et enjeux transfrontaliers. Pour Kolda, cela passe par la modernisation des infrastructures routières, l'intégration des mobilités étudiantes et la révision des limites administratives, afin de consolider son rôle de capitale régionale et de nœud d'intégration sous-régionale.

3.2. L'essor des Jakarta dans la ville de Kolda

L'essor des motos-taxis, communément appelés *Jakarta*, dans la ville de Kolda s'inscrit dans un contexte socio-spatial marqué par une croissance urbaine rapide, un déficit d'infrastructures et une demande croissante de mobilité quotidienne. En effet, l'évolution spatiale de la ville de Kolda s'est faite de manière très rapide et rythmée. En effet, d'un petit noyau en 1965, la ville a dépassé les limites de son périmètre depuis 1990. Elle a connu une progression du bâti et une régression de la végétation au profit des zones de cultures, et des vergers. L'extension de la ville se fait beaucoup plus vers le sud-est et vers l'Est (commune de *Dioulacolon*), vers l'Ouest (commune de *Saré Bidji*), et un peu moins vers le nord-est (commune de *Bignarabé*). L'analyse spatiale a montré l'évolution des limites du bâti de la ville de Kolda de 1965 à 2024 (C.T.Wade et al, 2024, p 148).

Aussi, la dynamique démographique s'est accompagnée d'une urbanisation périphérique non planifiée, particulièrement dans les quartiers de Médina Chérif, Sikilo, Illel ou encore Médina Baye. Ces zones, caractérisées par l'habitat spontané, souffrent d'un enclavement structurel accentué par la faiblesse du réseau routier, composé à plus de 75 % de pistes latéritiques et de routes secondaires dégradées selon la Direction régionale des transports terrestres (C.T. Wade, 2024, p.15).

La faiblesse de l'offre formelle de transport collectif, limitée à quelques taxis et véhicules irréguliers sans itinéraires fixes, a favorisé l'émergence des Jakarta comme solution pragmatique et territorialisée aux besoins quotidiens de mobilité. Cette dynamique s'observe également dans d'autres villes secondaires sénégalaises, où l'absence d'un transport urbain organisé a ouvert la voie à l'informel (A.S. Fall, 2011, p.78). À Kolda, les Jakarta se sont imposés comme un mode de transport privilégié, capable de répondre aux urgences quotidiennes et de contourner l'inaccessibilité des routes en hivernage (Photo 1 et 2).

Photo 1 et 2 : Etat des routes pendant l'hivernage dans les quartiers périphériques



Clichés : WADE 2025

La demande sociale explique également cette expansion. Les élèves et étudiants, notamment ceux inscrits au centre universitaire de Kolda, constituent un groupe particulièrement dépendant de ce mode de transport. D'après une enquête de terrain menée entre novembre 2024 et février 2025, près de 80 % des étudiants résidant dans les quartiers périphériques utilisent quotidiennement les Jakarta pour rejoindre leurs établissements. Les commerçants, ouvriers et femmes transformatrices mobilisent également ces deux-roues pour accéder aux marchés, centres de santé ou lieux de travail situés parfois à plus de 5 km de leur domicile. L'étude révèle en outre que 52,2 % des usagers interrogés privilégient les Jakarta pour leur rapidité et leur flexibilité, notamment dans des contextes d'urgence.

Cette appropriation sociale illustre ce que J. Lombard et J.F. Steck (2004, p.19) qualifient de « territoires d'interaction généralisée », où la mobilité devient un espace de négociation entre les contraintes locales, les aspirations individuelles et les ressources collectives. À Kolda, les Jakarta ne se limitent pas à leur fonction de transport : ils traduisent une recomposition territoriale où la mobilité conditionne l'accès aux droits urbains fondamentaux.

L'expansion des Jakartas à Kolda témoigne moins d'une simple alternative de transport que d'une adaptation sociale face aux désajustements entre la dynamique urbaine et la faiblesse de la planification territoriale. Ces motos-taxis apparaissent ainsi comme des indicateurs spatiaux de marginalité urbaine, mais également comme des marqueurs de résilience populaire. Leur rôle croissant dans les villes sénégalaises souligne l'urgence d'une lecture géographique et critique des mobilités informelles, désormais constitutives des recompositions territoriales des villes secondaires africaines.

3.3. Les Jakartas à Kolda : entre informalité et structuration de la mobilité urbaine

Jusqu'en 2024, les motos-taxis Jakarta ont évolué en dehors de tout cadre réglementaire, incarnant pleinement l'informalité des systèmes de transport urbain au Sénégal. À Kolda, cette informalité n'a pas empêché leur consolidation comme véritable colonne vertébrale de la mobilité quotidienne. Leur succès repose sur une capacité unique à relier les zones les plus enclavées de la commune, notamment les quartiers périphériques comme *Médina Chérif*, *Sikilo* ou *Illel*, au centre-ville et aux pôles de services. En cela, elles assurent une fonction de connectivité spatiale essentielle, dans un contexte où les infrastructures routières sont limitées et largement dégradées.

Les Jakarta se distinguent par leur souplesse opérationnelle : elles offrent une mobilité interstitielle, flexible et porte-à-porte, qui répond aux besoins des habitants au-delà des horaires et itinéraires fixes des transports conventionnels. Disponibles 24h/24 et 7j/7, elles s'adaptent à la nature des routes, qu'il s'agisse de pistes latéritiques, de voies ensablées ou de chemins impraticables en saison des pluies. Cette capacité d'adaptation leur confère un rôle de vecteur de désenclavement permanent, permettant aux usagers d'accéder aux marchés, centres de santé, établissements scolaires et gares routières quelle que soit la saison.

Sur le plan socio-économique, les Jakarta représentent un modèle informel mais structurant, ancré dans les pratiques quotidiennes de déplacement. Elles répondent à une demande sociale croissante, notamment de la part des étudiants, des commerçants et des femmes transformatrices, qui y voient un moyen rapide, flexible et abordable de se déplacer. Comme l'ont montré A.S. Fall (2011, p.78) à Dakar et A. Ndiaye (2017, p.85) à Kaolack, ce type de transport informel s'est progressivement imposé comme un substitut fonctionnel face à l'absence de transport collectif organisé. Kolda illustre pleinement cette dynamique où l'informel devient une infrastructure sociale de mobilité, structurante bien qu'opérant en marge des politiques publiques.

Le tableau 1 présente une comparaison du développement et du rôle des motos-taxis Jakarta dans quatre villes sénégalaises : Kolda, Kaolack, Tambacounda et Louga. Il met en évidence les zones desservies, les contraintes spécifiques et la contribution socio-territoriale de ce mode de transport informel. Ainsi, le cas de Kolda n'est pas isolé mais s'inscrit dans une tendance plus large d'urbanisation informelle au Sénégal, où les Jakarta se sont imposés comme des acteurs clés de la mobilité dans les villes secondaires. Cependant, la spécificité koldoise réside dans l'intensité de leur rôle de désenclavement et leur intégration aux pratiques quotidiennes de mobilité, ce qui en fait un observatoire privilégié des recompositions territoriales en Haute-Casamance.

Tableau 1 : Étude comparative des Jakarta dans les villes sénégalaises

Ville	Année d'apparition approximative	Zones principalement desservies	Contraintes majeures	Rôle social et territorial
Kolda	2010	Quartiers périphériques (Médina Chérif, Sikilo, Illel, Doumassou, Bel air), communes voisines de Dioulacolon, Saré Bidji, Bignarabé et centre-ville	Enclavement , routes dégradées, absence de transport formel	Désenclavement , mobilité étudiante, accès aux services essentiels
Kaolack	2000	Périphéries (Léona, Médina Mbaba), centre congestionné	Conflits avec syndicats, accidents fréquents, absence de lignes fixes	Solution à la congestion, transport de proximité
Tambacounda	2000	Marchés hebdomadaires , quartiers périphériques, zones rurales	Voies impraticables en hivernage, éloignement des services	Transport dominant, articulation ville-rural, appui aux échanges commerciaux
Louga	2010	Zones périurbaines et périphériques, marchés locaux	Manque de taxis classiques, rareté du transport formel	Transport mixte (personnes + marchandises légères), mobilité quotidienne

Source : Synthèse de nos travaux similaires en cours

3.4. Les motos-taxis Jakarta à Kolda : colonne vertébrale de la mobilité quotidienne en contexte d'informalité

À Kolda, les motos-taxis Jakarta occupent une place centrale dans les pratiques de mobilité urbaine. Pour les usagers, en particulier les élèves, étudiants et commerçants, elles sont perçues comme un moyen de transport rapide, accessible et indispensable pour les déplacements quotidiens. Dans une ville marquée par l'absence de transport collectif structuré, les Jakarta constituent une véritable alternative, permettant d'assurer l'accès aux établissements scolaires, aux marchés et aux services urbains essentiels. Comme le souligne A.S. Fall (2011, p.78), l'essor des mobilités informelles au Sénégal traduit avant tout une réponse populaire aux déficits structurels des systèmes formels de transport.

Pour les jeunes conducteurs, les Jakarta représentent une opportunité économique. Cette activité d'auto-emploi nécessite un capital de départ relativement faible, limité à l'acquisition d'une moto, et offre un revenu quotidien qui, bien qu'irrégulier, contribue à l'insertion économique des jeunes urbains et périurbains. Selon A. Ndiaye (2017, p.86), ce type de transport « devient un espace d'apprentissage social et d'entrepreneuriat précaire », révélant la capacité des jeunes à transformer les contraintes économiques en opportunités locales.

Par ailleurs, la forte présence de migrants, en transit ou en quête d'opportunités économiques dans la ville de Kolda, a contribué à l'essor de l'activité des Jakarta. En effet, Kolda est à la fois une zone d'accueil, de départ et de transit des migrants, en raison de sa position géographique stratégique, frontalière de la Gambie, de la Guinée-Bissau et de la Guinée-Conakry (Rapport final étude migrants, 2024, p.12). La région attire des populations originaires principalement de Guinée, du Mali, de Gambie et du Burkina Faso, motivées par la recherche d'emplois agricoles, commerciaux ou artisanaux, mais confrontées à de fortes difficultés d'intégration socio-économique (RGPH-5, 2023, p.18).

Dans ce contexte de précarité, nombre de migrants dépourvus d'emploi stable se reconvertissent dans la conduite de Jakarta, activité nécessitant peu de capital de départ et offrant des revenus quotidiens immédiats. Les enquêtes de terrain menées en 2024 confirment que la mobilité informelle devient pour ces migrants un vecteur de survie économique, souvent en attendant une meilleure insertion ou en préparant un projet migratoire ultérieur vers d'autres régions ou pays (C.T. Wade, 2024, p.27). Cette dimension migratoire illustre le rôle des Jakarta comme interface socio-économique, reliant les mobilités locales aux circulations régionales et transnationales. Elle révèle également la fonction intégrative de ce mode de transport dans l'économie urbaine koldoise, où les jeunes sans emploi fixe et les migrants trouvent un espace d'insertion dans l'informalité, reproduisant un phénomène observé dans d'autres villes secondaires sénégalaises.

3.5. Entre désenclavement et insécurité : les contradictions du modèle Jakarta dans la ville de Kolda

À Kolda, les Jakarta ne se réduisent pas à un simple mode de transport : elles constituent un pilier d'une véritable économie populaire de la mobilité (A. Simone, 2004, p.15). Leur rôle dépasse la fonction de déplacement pour s'inscrire dans une dynamique sociale où divers groupes dont les élèves, les étudiants, les travailleurs informels et les migrants, trouvent des solutions pratiques et accessibles à leurs besoins quotidiens. Les élèves et étudiants, notamment, y recourent massivement pour rejoindre leurs établissements scolaires et universitaires, surtout en période de vacances et en soirée lorsque les autres formes de transport se raréfient. De même, les travailleurs informels, dont l'activité s'intensifie aux heures de pointe ou dans les marchés hebdomadaires, mobilisent les Jakarta pour assurer la continuité de leurs échanges (Photos 3 et 4).

Photo 3 et 4: Motos Jakarta en attente de client au niveau du marché central de Kolda



Clichés WADE 2025

D'un point de vue économique, les Jakarta offrent une insertion de survie pour les jeunes dépourvus de débouchés formels. La conduite de motos-taxis constitue une opportunité rapide d'accès à des revenus journaliers, permettant de subvenir aux besoins essentiels dans un contexte de chômage élevé et de forte migration interne et transfrontalière. Comme le souligne M.Diouf (2016, p.92), « les mobilités informelles en Afrique de l'Ouest sont aussi des mobilités économiques », traduisant la capacité des populations à inventer des alternatives face aux défaillances structurelles. Cette économie urbaine informelle s'ancre ainsi dans une logique de résilience, où l'auto-emploi devient un moyen de survie et d'intégration sociale.

Cependant, cette dynamique s'accompagne de risques notables. Les enquêtes de terrain montrent que 37,6 % des usagers se plaignent de l'insécurité routière, liée à l'absence de formation adéquate des conducteurs, au non-respect du code de la route et à l'état dégradé des voies. À cela s'ajoutent des conflits récurrents avec les taxis et cars urbains, qui considèrent les Jakarta comme une concurrence déloyale. Ces

tensions traduisent les limites d'un modèle informel qui, tout en étant indispensable pour les usagers, échappe largement à la régulation publique.

Conscient de ces enjeux, l'État du Sénégal a progressivement multiplié les initiatives pour encadrer ce secteur. Les services compétents ont mis en place des programmes de recensement et d'immatriculation des motos-taxis, afin de mieux identifier les conducteurs et limiter les pratiques clandestines. Dans la même dynamique, le ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a lancé des campagnes de formation et de sensibilisation au code de la route, ciblant prioritairement les jeunes conducteurs de Jakarta (Ministère des Transports, 2016, p. 22). Ces formations visent à réduire les accidents, améliorer le port du casque et promouvoir une conduite sécurisée.

En outre, des mesures de régulation locale ont été expérimentées, notamment l'instauration de cartes professionnelles, la création de syndicats de conducteurs et la délimitation de stations officielles de Jakarta dans certaines communes comme Dakar, Kaolack et Ziguinchor. À Kolda, des initiatives récentes de la mairie, en partenariat avec la Direction régionale des transports terrestres, tentent de mettre en place des points de stationnement sécurisés et de contrôler la tarification, même si ces efforts restent encore embryonnaires.

Face aux nombreux cas d'agressions, de vols et de criminalité liés à l'usage des motos-taxis, le ministère de l'Intérieur a renforcé la surveillance policière autour des gares routières et des principaux axes de circulation, tout en encourageant la collaboration entre forces de sécurité et associations de conducteurs. Ces mesures traduisent une volonté d'institutionnaliser progressivement le secteur, en conciliant son rôle vital de désenclavement avec les impératifs de sécurité, d'équité et de gouvernance urbaine.

Les Jakarta apparaissent comme un dispositif hybride : d'un côté, ils renforcent l'accessibilité aux services, favorisent l'intégration des élèves, étudiants, travailleurs informels et migrants, et participent à une économie populaire indispensable ; de l'autre, ils posent des défis en termes de sécurité, de gouvernance et de coexistence avec les formes de transport formel. Cette ambivalence en fait un objet central des débats sur la mobilité et l'aménagement urbain dans les villes secondaires sénégalaises.

3.6. La tarification des motos-taxis Jakarta à Kolda : flexibilité informelle et tensions structurelles

La question de la tarification des motos-taxis Jakarta à Kolda illustre la complexité d'un marché informel à la fois souple et instable. Les prix varient en fonction de plusieurs facteurs : l'heure de la journée, la distance parcourue, mais aussi la demande, oscillant généralement entre 300 et 1 000 FCFA pour des trajets intra-urbains. Cette flexibilité tarifaire permet une adaptation aux contraintes locales, mais elle traduit aussi une incertitude, tant pour les usagers que pour les conducteurs, qui voient leurs revenus dépendre d'un marché imprévisible.

Dans le cas particulier des élèves et étudiants, il s'est développé une pratique de location mensuelle des motos-taxis, surtout durant l'année scolaire, afin de sécuriser les déplacements quotidiens vers les établissements éducatifs. Cette modalité traduit la fonction des Jakarta comme solution de transport pérenne pour des populations captives, dans un contexte marqué par l'absence d'un service public de transport urbain.

Au-delà du périmètre urbain, les Jakarta sont également mobilisés pour des courses longues distances vers les communes périphériques ou les marchés hebdomadaires, avec des tarifs variant entre 2 000 et 5 000 FCFA, selon les axes et les conditions de praticabilité des routes. De même, ils constituent un moyen de déplacement privilégié pour atteindre les cités religieuses environnantes, renforçant leur rôle dans les mobilités sociales et culturelles.

L'absence d'encadrement tarifaire et d'instances locales de régulation a cependant contribué à accentuer les tensions. Si les usagers saluent la relative accessibilité des prix comparés aux taxis urbains classiques, cette tarification concurrentielle est aussi à l'origine de conflits avec les syndicats de transport et certains acteurs locaux. Comme le souligne A. Simone (2004, p.22), l'économie populaire de la mobilité génère à la fois inclusion sociale et tensions structurelles, révélant l'ambivalence des pratiques urbaines dans les villes africaines.

Ainsi, la tarification des Jakarta à Kolda illustre un système hybride : abordable pour les usagers, vital pour les conducteurs, mais conflictuel dans l'espace public urbain. Elle traduit l'absence d'une politique de régulation adaptée aux réalités locales, tout en soulignant la centralité de l'informel dans l'organisation des mobilités urbaines et interurbaines. Le tableau 2 ci-dessous présente une synthèse des principaux types de courses assurées par les motos-taxis Jakarta à Kolda, en mettant en évidence les distances, les fourchettes de prix et les catégories d'usagers concernées.

Tableau 2 : Tarification et usages des Jakarta à Kolda

Type de course	Distance moyenne	Prix moyen (FCFA)	Catégories d'usagers
Trajets intra-urbains	1 à 3 km	300 – 1 000	Élèves, étudiants, petits commerçants, Ménagères, vendeurs à la sauvette
Location mensuelle	Quotidien (scolaire)	15 000 – 25 000	Élèves, étudiants
Courses vers communes périphériques	5 à 15 km	2 000 – 5 000	Commerçants, migrants, populations rurales
Déplacements vers marchés hebdomadaires	10 à 20 km	2 000 – 5 000	Commerçants, femmes transformatrices
Visites de cités religieuses	Variable (15 – 30 km)	2 500 – 6 000	Pèlerins, familles

Source : données d'enquête

3.7. Analyse des résultats de l'étude

L'analyse des résultats met en évidence l'importance structurante des motos-taxis Jakarta dans la mobilité urbaine au Sénégal, et particulièrement à Kolda, où ils constituent un pilier de l'économie populaire et un vecteur de désenclavement des périphéries. Leur rôle dépasse la simple fonction de transport pour s'imposer comme une véritable infrastructure sociale, facilitant l'accès aux services de base, aux établissements scolaires et aux marchés. Toutefois, cette dynamique s'est longtemps construite en marge des cadres institutionnels, alimentant une informalité porteuse d'opportunités économiques mais génératrice de risques tels que l'insécurité routière, les conflits avec les syndicats traditionnels et une tarification instable.

Conscient de ces enjeux, l'État du Sénégal a engagé un processus de régulation et de formalisation du secteur. L'immatriculation obligatoire des motos-taxis, entrée en vigueur en janvier 2025 avec une phase gratuite prolongée jusqu'en mai, illustre cette volonté politique. Cette mesure, qui s'accompagne de programmes de recensement, de campagnes de formation et de délivrance de cartes professionnelles, s'inscrit dans une perspective de gouvernance urbaine élargie où l'informel n'est plus seulement toléré mais intégré aux dispositifs publics de gestion des mobilités. Elle vise à sécuriser les déplacements, à réduire les externalités négatives et à renforcer la coexistence entre transport formel et informel.

Les premières retombées de cette régulation sont multiples. Sur le plan sécuritaire, l'immatriculation favorise l'identification des conducteurs et de leurs engins, contribuant à la lutte contre les délits routiers et les vols transfrontaliers, particulièrement fréquents dans une région-carrefour comme Kolda, connectée à la Guinée-Bissau et à la Gambie. Sur le plan de la mobilité, elle permet aux municipalités de disposer d'une base de données fiable pour organiser les stations, planifier les dessertes vers les nouveaux quartiers et articuler les circuits urbains avec les réseaux interurbains. Du point de vue économique, la formalisation réduit les conflits d'usage, régule la concurrence et ouvre la voie à une meilleure inclusion du secteur dans les politiques publiques, tout en garantissant des conditions de travail plus sécurisées pour les jeunes conducteurs. Enfin, sur le plan territorial, les informations issues de l'immatriculation renforcent les capacités de planification et orientent les investissements dans les infrastructures routières et de sécurité.

Toutefois, cette volonté de régulation a soulevé des mouvements d'humeur parmi les conducteurs, qui redoutent des charges administratives difficiles à mobiliser et une menace pour leurs revenus dans un contexte socio-économique précaire. Ces contestations traduisent la difficulté à concilier l'impératif de formalisation avec la nécessité de préserver l'accessibilité sociale que garantit l'informel. En ce sens, la réussite de cette politique dépendra de la capacité des autorités à instaurer un dialogue constructif avec les acteurs du secteur, à adapter les mesures aux réalités locales et à accompagner la régulation par des dispositifs de soutien (formation, financement, protection sociale).

L'immatriculation et la régulation des Jakarta apparaissent moins comme une contrainte que comme une opportunité : elles constituent un levier de modernisation de la mobilité urbaine, un outil de gouvernance territoriale et un vecteur de consolidation de la résilience populaire. Kolda, en tant que ville-carrefour et observatoire privilégié des recompositions territoriales en Haute-Casamance, illustre parfaitement cette transition vers une mobilité urbaine plus encadrée, inclusive et durable.

4. Discussion

La montée en puissance des Jakarta à Kolda illustre une dynamique commune aux villes secondaires africaines, caractérisée par l'absence de transports collectifs structurés et le recours croissant aux mobilités informelles. Cette tendance s'inscrit dans une logique déjà observée dans les périphéries urbaines de Dakar, où l'« informalité utile » devient un instrument de régulation pragmatique face aux déficits structurels du transport formel. Comme le souligne V. Ndiaye (2022, p. 21), l'informalité, loin d'être uniquement une réponse illégale ou marginale, constitue une alternative fonctionnelle qui compense l'insuffisance de l'État et assure une continuité du service de mobilité. À l'échelle nationale, des études confirment que les motos-taxis, qu'il s'agisse des Jakarta à Kolda ou d'autres formes de transport artisanal ailleurs, répondent à une double logique : désenclavement territorial et insertion économique de survie. À Dakar, A.S. Fall (2011, p.78) montre que l'informalité s'impose comme une réponse populaire aux déficits de mobilité, tandis qu'à Kaolack, A. Ndiaye (2017, p.85) met en évidence que la dépendance aux motos-taxis traduit la faiblesse persistante de la gouvernance urbaine.

En Afrique de l'Ouest, plusieurs travaux menés notamment au Bénin et au Togo soulignent l'importance des motos-taxis, appelés localement *zemidjan*, dans la structuration des mobilités quotidiennes. Selon S. Cissé (2019, p.112), ces engins constituent de véritables interfaces entre espaces ruraux et urbains, assurant la liaison entre marchés, quartiers périphériques et zones enclavées. Toutefois, cette contribution à l'accessibilité se fait au prix d'une forte insécurité routière et d'une informalité persistante. Cette tendance, également observable à Kolda avec les Jakarta, confirme que les pratiques de mobilité relèvent davantage d'adaptations sociales que de planifications publiques cohérentes.

À l'échelle régionale, la situation de Kolda illustre une contradiction structurelle déjà relevée par R. Pourtier (2010, p.47) : les villes africaines, bien qu'assumant un rôle croissant de relais régionaux, demeurent fragilisées par la faiblesse de leurs infrastructures de transport. Ce paradoxe s'exprime pleinement à Kolda, où la montée en centralité s'accompagne d'une mobilité largement dominée par les modes informels, seuls capables d'assurer la connexion entre les populations, les services et les opportunités économiques. Par ailleurs, la transformation urbaine récente de Kolda, stimulée par des investissements structurants tels que l'implantation d'une antenne universitaire, confirme l'analyse de P. Gervais-Lambony (2003, p.101) selon

laquelle les infrastructures éducatives et scientifiques agissent comme de puissants moteurs de recomposition urbaine. Cette dynamique a pour effet d'accroître significativement les besoins en mobilité quotidienne, besoins auxquels les Jakarta répondent en grande partie, consolidant ainsi leur rôle de substituts fonctionnels aux transports publics inexistants.

À l'échelle du continent africain, l'essor des motos-taxis est aussi documenté dans des villes comme Kampala (Ouganda) ou Douala (Cameroun). T. Goodfellow (2015, p.94) montre que les *boda-boda* en Ouganda remplissent une fonction similaire aux Jakarta : pallier l'absence de transports urbains organisés, tout en générant des tensions avec les autorités locales. De même, H. Ngabmen (2018, p.207) souligne que les motos-taxis de Douala participent à une économie urbaine de survie mais posent des défis de sécurité et de régulation.

Enfin, à l'échelle mondiale, des recherches en Asie du Sud-Est (Vietnam, Indonésie) confirment que les motos-taxis constituent des solutions de mobilité flexibles dans des contextes de croissance urbaine rapide. Pour R. Cervero (2013, p.55), ces pratiques incarnent des formes de « mobilité adaptative », où la population invente des solutions pragmatiques face à la faiblesse des infrastructures publiques.

Ainsi, le cas de Kolda n'est pas isolé : il s'inscrit dans un continuum de pratiques observées dans les Suds urbains, où les motos-taxis représentent à la fois un levier de désenclavement territorial, un outil d'intégration sociale et un enjeu de gouvernance territoriale. Leur reconnaissance institutionnelle, leur encadrement tarifaire et leur professionnalisation apparaissent aujourd'hui comme des conditions nécessaires pour transformer cette mobilité informelle en un véritable levier de développement urbain durable.

Ces résultats confirment, mais aussi nuancent, les travaux antérieurs sur les mobilités informelles en Afrique. À l'instar des *zemidjan* au Bénin (S. Cissé, 2019, p.112) ou des *boda-boda* en Ouganda (T. Goodfellow, 2015, p.94), les *Jakarta* de Kolda apparaissent comme une réponse adaptative face aux déficits des transports publics. Toutefois, l'étude montre que dans le contexte koldois, leur rôle dépasse la seule fonction de transport : ils deviennent un instrument d'intégration sociale et économique, notamment pour les migrants en transit et les jeunes sans emploi fixe. Ces résultats rejoignent les réflexions de R. Cervero (2013, p.55) sur les « mobilités adaptatives » et s'inscrivent dans les débats plus larges sur la gouvernance urbaine, le développement durable et la résilience territoriale en Afrique de l'Ouest.

L'un des principaux apports de ce travail est de proposer une lecture géographique et socio-anthropologique de la mobilité, en révélant comment un dispositif non planifié devient une infrastructure territoriale centrale. L'originalité empirique réside dans les observations menées aux heures de pointe et en saison des pluies, qui permettent de saisir la matérialité des contraintes locales. Toutefois, des limites doivent être reconnues : la taille de l'échantillon reste restreinte au regard de la diversité des acteurs, l'étude se concentre sur une seule ville, et la disponibilité des données

quantitatives institutionnelles demeure inégale. Ces limites n'enlèvent rien à la valeur analytique de l'approche, mais invitent à la prudence dans la généralisation.

Conclusion

L'essor des motos-taxis Jakarta à Kolda illustre les paradoxes de l'urbanisation dans les villes secondaires africaines. Dans un contexte marqué par une croissance démographique soutenue, un étalement urbain périphérique et un déficit chronique en infrastructures de transport formel, ces vecteurs de déplacement se sont imposés comme mode de transport. Leur rôle dépasse la simple fonction de transport : ils constituent une infrastructure sociale et territoriale, reliant quotidiennement les populations enclavées aux services urbains essentiels et offrant aux jeunes et aux migrants une opportunité d'insertion économique dans un environnement marqué par le chômage et la précarité.

Cependant, cette dynamique, tout en renforçant la résilience populaire, met en évidence de profondes contradictions. Les Jakarta incarnent à la fois une réponse pragmatique aux déficits structurels et une source de vulnérabilités nouvelles : insécurité routière, conflits avec le transport formel, instabilité tarifaire et absence de régulation claire. Cette ambivalence interroge les limites des politiques publiques et souligne l'urgence d'une gouvernance territoriale plus inclusive, capable de transformer l'informalité en levier de développement urbain durable.

Au-delà du cas de Kolda, cette étude s'inscrit dans une réflexion comparative plus large sur les mobilités informelles en Afrique de l'Ouest, en Afrique subsaharienne et même en Asie du Sud-Est. Elle confirme que les motos-taxis constituent des solutions de « mobilité adaptative », révélant la capacité des sociétés urbaines à inventer des alternatives face aux carences de la planification. L'originalité de ce travail réside dans sa lecture croisée, géographique et socio-anthropologique, qui met en lumière les interactions entre mobilité, insertion socio-économique et recomposition territoriale.

Cette recherche ouvre plusieurs pistes. D'un point de vue scientifique, il serait pertinent de comparer le cas de Kolda avec d'autres villes secondaires sénégalaises (Tambacounda, Louga, Kaolack) ou ouest-africaines afin de mieux comprendre les logiques différenciées de territorialisation de la mobilité informelle. D'un point de vue pratique, les résultats appellent à une réflexion globale sur ces motos-taxis Jakarta : formation des conducteurs, création de stations sécurisées, intégration dans les schémas directeurs de transport urbain. Enfin, une question demeure et prolonge le débat scientifique : dans quelle mesure la reconnaissance institutionnelle des mobilités informelles peut-elle contribuer à la construction de villes durables, équitables et adaptées aux réalités sociales africaines ?

Bibliographie

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DÉMOGRAPHIE (ANSD), 2013, *Rapport régional de Kolda*, Dakar, 90 p.

BIT, 1993, *Rapport pour la XVème Conférence Internationale des Statisticiens du Travail*, Genève.

CERVERO Robert, 2013, *Informal Transport in the Developing World*, Nairobi, UN-Habitat, 220 p.

CISSÉ Souleymane, 2019, « Les mobilités urbaines en Afrique de l'Ouest : le cas des zemidjan au Bénin et au Togo », *Revue Afrique Contemporaine*, 261(1), pp.109-123.

DIRECTION RÉGIONALE DES TRANSPORTS TERRESTRES, 2024, *Rapport annuel sur l'état du réseau routier urbain de Kolda*, Dakar, Ministère des Infrastructures et des Transports terrestres, 48 p.

DIOUF Mamadou, 2016, *Mobilités et recompositions urbaines en Afrique de l'Ouest*, Dakar, CREPOS, pp.85-105.

DUBRESSON Alain & RAISON Jean-Pierre, 1998, *Les villes africaines : urbanisation en quête de modèles*, Paris, Karthala, 381 p.

FALL Abdou Salam, 2011, « Les transports urbains et la mobilité informelle au Sénégal : entre contraintes et innovations », *Revue Africaine de Sociologie*, 15(2), pp.65-90.

GERVAIS-LAMBONY Philippe, 2003, *Territoires citadins : pour une géographie des lieux de vie*, Paris, Belin, 287 p.

GOODFELLOW Tom, 2015, « African Informal Transport and the State: The Politics of Boda-Boda in Uganda », *Journal of Eastern African Studies*, 9(1), pp.89-109.

LOMBARD Jérôme & STECK Jean-François, 2004, *Mobilités et territoires en Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala, 302 p.

NDIAYE Abdoulaye, 2017, *Mobilités urbaines et gouvernance des transports au Sénégal*, Dakar, CREPOS, pp.85-90.

NDIAYE Valdiodio, 2022, *Mobilité quotidienne, politiques publiques de transport et informalité utile dans les périphéries urbaines de Dakar*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 313 p.

NGABMEN Hilaire, 2018, « Transports urbains informels et sécurité routière à Douala », *Cahiers de Géographie du Cameroun*, 14(2), pp.201-220.

POURTIER Roland, 2010, *Afrique : villes et développement*, Paris, Ellipses, 304 p.

RAPPORT FINAL ÉTUDE MIGRANTS, 2024, *Présence des migrants des pays voisins dans la région de Kolda : profils, intégration socio-économique et vulnérabilités liées au changement climatique*, Monilary Research / UASZ.

RAPPORT FINAL PIC (Programme d'Investissement Communal), 2012, *Diagnostic territorial de la commune de Kolda*, Kolda, Conseil régional.

RGPH-5 (Recensement Général de la Population et de l'Habitat), 2023, *Rapport général du RGPH-5*, Dakar, Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), 412 p..

SIMONE AbdouMaliq, 2004, *For the City Yet to Come: Changing African Life in Four Cities*, Durham, Duke University Press, pp.15-22.

WADE Cheikh Tidiane, KÉBÉ KOUYATÉ Mohamadou Moctar et SECK Henri Marcel, 2024, « Évolution de l'urbanisation de la commune de Kolda (sud du Sénégal) de 1965 à 2024 », *Revue de Géographie du Laboratoire Leïdi (Dynamiques des territoires et développement)*, Université Gaston Berger de Saint-Louis, n°31, p. 139-153

WADE Cheikh Tidiane, 2024, Étude sur la présence des migrants des pays voisins dans la région de Kolda, Rapport final, Projet « Consolidation des acquis en matière de réintégration des personnes migrantes de retour au Sénégal à travers un appui intégré aux micros et petites entreprises, Phase II », 36 p.