

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple- un But- une Foi

Ministère de l'Education Nationale

# UNIVERSITE CHEIKH ANTA DIOP DE DAKAR

FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES  
HUMAINES

DEPARTEMENT DE SOCIOLOGIE

## Mémoire de Maîtrise

*Sujet :*

*Le transport urbain à Kaolack : une approche  
sociologique des vélos taxis*

Présenté par :  
M. DIARIGNE SENE

Sous l'encadrement de :  
M. Moustapha TAMBA  
Maître assistant

Année Académique  
2003-2004

## **DEDICACES**

- ✓ A vous chers parents, qui par la grâce du tout puissant, m'avez apporté la vie, soutenu mes pas, transmis l'habitus primaire, des vertus humaines et théologiques sans lesquelles je ne saurais être la personne que je suis. Je ne saurais jamais assez vous faire honneur. Puisse Dieu bénir vos œuvres d'ici bas et une fois au ciel.
  
- ✓ A mes aimables frères et sœurs Xoole, Fassar Dib et Yandé, qui n'ont pas reçu l'éducation scolaire et qui pourtant accordent une attention toute particulière à mon être et à ma réussite. Votre soutien, votre affection et votre abnégation ont beaucoup apporté à ma carrière ;
  
- ✓ Aux abbés Léon Ndour, Blaise Diouf du diocèse de Kaolack ;
  
- ✓ A monsieur Abel Marone professeur au collège Saint Michel de Dakar qui par son affection est un parent et à sa famille ;
- ✓ A tous mes amis d'hier et d'aujourd'hui avec qui j'ai partagé des heures de joies et d'épreuves, je vous souhaite de récolter après avoir semé la joie, l'amour et le bonheur,
- ✓ A mes camarades de promotion : nous avons subi l'épreuve ensemble, puisse Dieu bénir nos pas pour des lendemains prometteurs ;
- ✓ A mes oncles, tantes, cousins cousines neveux et nièces, vous m'avez conseillé soutenu en signe d'affection ;
- ✓ A tous ceux-là qui m'ont aimé et soutenu ; à Tous et à Toutes, trouvez grâces et bénédictions auprès du Seigneur !

## REMERCIEMENTS

*« Donner à César ce qui est à César et à Dieu ce qui lui appartient ».*

Il n'est pas toujours facile d'exprimer ses sentiments surtout qu'il s'agit de remercier les auteurs de grands actes posés en toute gratuité et à des heures décisives de l'existence. C'est pourquoi, voulant me souscrire à la tradition académique, je m'incline en vous citant :

- ✓ A mes professeurs de l'université :de vous nous avons obtenus le sens, l'amour de la sagesse et le goût de la science, un acquis intellectuel et humain qui ne se vend ni ne s'achète qui traduit tout le sens et la noblesse de votre sacerdoce. Puisse le miséricordieux et l'omnipotent vous le rendre au centuple ;
- ✓ A monsieur Mamadou DIEYE : vous avez accepté de suivre ce travail avec joie ; votre rigueur, votre disponibilité et votre humanité m'ont séduis : trouvez ici l'expression de mes sincères remerciements ;
- ✓ Aux professeurs des grands séminaires Jean Marie Vianney de Brin à Ziguinchor et Libermann de Sébikhotane : recevez ici toute marque d'estime et de reconnaissance ;
- ✓ A tonton Issa, aux tantes Yandé FAYE et Diouma DIOP,
- ✓ A mes amis et proches : François Xavier, Mathieu, Jean Noël NDIAYE, Dominique, Jacqueline, Jean Louis DIOUF, Gilbert FAYE ...
- ✓ A toutes les personnes qui ont apporté leur pierre à la construction de l'édifice :
- ✓ Aux conducteurs de vélo taxi, aux personnels de services et de vente d'essence :
- ✓ Aux monsieur SENGHOR et NIANG respectivement agent comptable et directeur du personnel de la perception municipale et de la trésorerie régionale de Kaolack ;
- ✓ Aux monsieur DIAW et DIALLO respectivement président de l'association Kaolack vélo service et Conseillé moral ;
- ✓ Aux camarades LO et Ousseynou qui m'ont disposé de leur matériel informatique
- ✓ A monsieur SYLLA substitut au procureur du tribunal régional de Kaolack ;
- ✓ A monsieur Senghane M'BAYE conseillé au maire de Kaolack monsieur Khalifa Niass
- ✓ A monsieur Jules Nzale et sa famille

## Sigle – abréviations

APROFES : Association pour la Promotion de la Femme Sénégalaise  
ASBEF : Association Sénégalaise pour le Bien Etre Familial.  
AKVS : Association Kaolack Vélo –Service  
BCEAO : Banque Centrale des Etats de l’Afrique de l’Ouest.  
BOAD : Banque Africaine de Développement.  
BM : Banque Mondiale.  
BU : Bibliothèque Universitaire.  
CESTI : Centre d’Etudes des Sciences et Techniques de l’Information.  
CNRS : Centre National de Recherche Scientifique.  
CODATU : Conférence sur le Développement et l’Aménagement des Transports  
CREA : Centre de Recherches en Economie Appliquée  
CRDI : Centre de Recherche et de Développement International.  
CRD : Conseil régional de Développement.  
CVT : Conducteurs de Vélo Taxi.  
CFA : Communauté Financière Africaine  
DPS : Direction de la Prévision et de la Statistique.  
DTT / KL : Division des Transports Terrestres de Kaolack.  
DTTS : Direction des Transports Terrestres du Sénégal.  
IFAN : Institut fondamental d’Afrique Noire.  
Isency : Société de montage de bicyclettes.  
INRETS : Institut National de Recherches sur les Transports et leur Sécurité.  
MIT : Moyens Intermédiaires de Transport  
ONCAD : Organisation Nationale pour la Commercialisation de l’Arachide et ses dérivés.  
PARF : Plan d’Action Régional de la Femme ;  
PUF : Presses Universitaires France.  
SMIC : Salaire Minimum Interprofessionnel Commun.  
SOTRAC : Société des Transports en Commun  
SNTS : Syndicat National des Transporteurs du Sénégal.  
SONACOS : Société Nationale de Commercialisation des Oléagineux du Sénégal  
UCAD : Université Cheikh Anta DIOP de Dakar  
UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.

UIT : Union Internationale des Transports publics.

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.

VT : Vélo Taxi.

## SOMMAIRE

<b>DEDICACES .....</b>	<b>01</b>
<b>REMERCIEMENTS.....</b>	<b>2</b>
<b>Sigle – abréviations.....</b>	<b>3</b>
<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>5</b>
<b>CHAPITRE INTRODUCTIF : GENERALITES SUR LE TRANSPORT..</b>	<b>8</b>
<b>CHAPITRE II : PROBLEMATIQUE HYPOTHESES ET</b>	
<b>OBJECTIFS.....</b>	<b>11</b>
<b>I. problématique .....</b>	<b>11</b>
<b>II. Hypothèses .....</b>	<b>12</b>
<b>III. Objectifs.....</b>	<b>13</b>
<b>CHAPITRE III : PERTINENCE DU SUJET, MODELE THEORIQUE ET</b>	
<b>CADRE CONCEPTUEL.....</b>	<b>14</b>
<b>I. Pertinence du sujet .....</b>	<b>14</b>
<b>II. Modèle théorique : .....</b>	<b>17</b>
<b>III. Cadre conceptuel .....</b>	<b>19</b>
<b>CHAPITRE IV : REVUE CRITIQUE DE LA LITTERATURE .....</b>	<b>21</b>
<b>CHAPITRE V : LA METHODOLOGIE .....</b>	<b>28</b>
<b>I. Méthodes d'échantillonnage .....</b>	<b>28</b>
<b>II. Techniques de collecte.....</b>	<b>28</b>
<b>II-1 Le questionnaire .....</b>	<b>28</b>
<b>II-2 Les entretiens.....</b>	<b>29</b>
<b>II-3 La documentation .....</b>	<b>29</b>
<b>III : Les méthodes d'observation .....</b>	<b>30</b>
<b>III-1 L'observation participante .....</b>	<b>30</b>
<b>III-2 Le récit de vie.....</b>	<b>30</b>
<b>III-3 Difficultés rencontrées .....</b>	<b>30</b>
<b>CHAPITRE V : PRESENTATION DE LA REGION DE KAOLACK.....</b>	<b>31</b>
<b>I. Situation géographique .....</b>	<b>31</b>
<b>II. Situation historique et démographique.....</b>	<b>32</b>
<b>III. Vie économique .....</b>	<b>33</b>
<b>IV. Présentation de la commune de Kaolack.....</b>	<b>34</b>
<b>IV-1 Position stratégique.....</b>	<b>34</b>
<b>IV-2 Situation économique .....</b>	<b>34</b>
<b>IV-3 Le transport.....</b>	<b>34</b>
<b>CHAPITRE I : RAPPELS HISTORIQUES .....</b>	<b>37</b>
<b>I - Les débuts de l'activité : le vélo pédale.....</b>	<b>37</b>
<b>II- Le vélo moteur : les débuts d'une activité prodigue .....</b>	<b>37</b>
<b>CHAPITRE II : DESCRIPTION DE L'ACTIVITE .....</b>	<b>38</b>
<b>I. Le personnel .....</b>	<b>38</b>
<b>I-1.Les conducteurs .....</b>	<b>39</b>
<b>I-2. Les apprentis.....</b>	<b>39</b>
<b>I-3. Les propriétaires .....</b>	<b>39</b>
<b>II. Les contrats et les versements .....</b>	<b>40</b>
<b>III. Le matériel.....</b>	<b>40</b>
<b>IV. Les garages .....</b>	<b>41</b>
<b>V. Les causes et origines de la réglementation en vigueur .....</b>	<b>42</b>
<b>VI. Esquisses de la réglementation de 2000 .....</b>	<b>42</b>

<b>VII. Les délits et les infractions</b> .....	<b>43</b>
VII-1 Les délits.....	43
VII-2 Les infractions .....	43
<b>VIII. Politique pénale à l'endroit des VT</b> .....	<b>44</b>
<b>IX. Attitude de la police</b> .....	<b>44</b>
<b>X. Les conditions d'acquisition de l'abonnement</b> .....	<b>44</b>
X-1 -Itinéraire de mise en circulation .....	44
X-2 -Mesures sécuritaires au niveau de la perception.....	44
<b>CHAPITRE III. COMMENTAIRE PARTIEL DES TABLEAUX</b> .....	<b>46</b>
a) Tableau général des variables.....	46
b) La Profession des conducteurs .....	47
c) l'Age des Enquêtes .....	48
d) : La situation matrimoniale et age des Enquêtés .....	48
e) : tableau Croisé de l'age et de la Situation matrimoniale.....	49
f) : relatif à l'ethnie de l'enquête.....	50
g) : du niveau d'instructions.....	50
h) : l'Assurance.....	51
i) : tableau relatif à l'obtention du Permis de conduire.....	52
j) Tableau relatif au contrat .....	52
k) Tableau des heures de descente .....	53
l) : Durée dans la Profession.....	54
m) : L'organisation de l'activité.....	55
<b>CHAPITRE IV : COMMENTAIRE D'ENSEMBLE DES DONNEES</b> .....	<b>56</b>
<b>I. Les conducteurs</b> .....	<b>56</b>
<b>II. L'activité vélo taxi</b> .....	<b>57</b>
II-1 L'aspect socioculturel .....	58
II-2 L'aspect socioéconomique .....	59
II-2-1 Apport économique de la location de VT à kaolack.....	59
II-2-1-1 Pour le conducteur .....	59
II-2-1-2 Pour le propriétaire .....	59
II-2-1-3 Pour les services de vente d'essence et de pièces détachées .....	60
II-2-1-4 Pour la perception municipale .....	61
II-2-2. L'ampleur de l'autorégulation .....	61
<b>II-2-3. Les contraintes du métier</b> .....	<b>62</b>
<b>CHAPITRE V. ANALYSE SOCIOLOGIQUE</b> .....	<b>63</b>
<b>I. Rappels des conditions de l'apparition de la bicyclette</b> .....	<b>63</b>
<b>II. Les conditions d'une expansion de la bicyclette</b> .....	<b>63</b>
<b>III. Conditions d'une expansion et genèse de l'activité VT</b> .....	<b>64</b>
III-1 Les aspects socioculturels .....	64
III-2 Les aspects socioéconomiques.....	64
III-3. Les conditions physiques .....	64
III-4. Les effets conjoncturels et de la motorisation.....	65
III-4-1 Les effets de la motorisation.....	65
III-4-2 Les effets de la conjoncture .....	65
III-4-3 L'attitude des pouvoirs publics.....	66
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>69</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>73</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	<b>75</b> Erreur ! Signet non défini.
<b>QUESTIONNAIRE</b> .....	<b>79</b>

## Résumé

Apparue au début du 19<sup>ème</sup> en Europe, la bicyclette en tant que moyen de transport individuel a joué un rôle important pour le transport des personnes dans les grandes villes en forte densité démographique. Cependant, avec le développement des voies et moyens de transports en commun et de masse, des centres urbains, la bicyclette et les deux roues en général ont très vite perdu de leur importance.

Néanmoins, c'est dans les villes en voie de développement que les deux roues ont trouvé les conditions favorables à leur expansion. Ils gardent encore en Afrique au début de ce 21<sup>ème</sup> siècle une importance considérable. Dans certaines villes, ils assurent l'essentiel du transport urbain des personnes. Bien que l'attitude des pouvoirs publics soit mitigée à leur endroit selon les pays et les villes, ces derniers sont tous conscients de leur poids socioéconomiques et de la nécessité d'une politique de gestion et d'encadrement conséquente.

Située au centre ouest du Sénégal, Kaolack est une des plus grandes villes du Sénégal. Ville du bassin arachidier, elle a joué un rôle déterminant dans la traite de l'arachide, dans le cours des échanges et de celui du transport.

Le phénomène des deux roues comme une spécificité de la ville y est vieux de plus de cinquante ans. Comme dans beaucoup de ville d'Afrique de l'ouest, l'activité des vélos taxis y est un fait de société qui affecte le champ du transport et dont les répercussions se font sentir dans les secteurs de la vie urbaine.

C'est pour comprendre et expliquer de l'intérieur comme de l'extérieur cette activité à Kaolack que nous cherchons ici à déterminer les conditions de son expansion.



**PREMIERE PARTIE :**  
**CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE**

## CHAPITRE INTRODUCTIF : GENERALITES SUR LE TRANSPORT

Les moyens de transport, quels qu'ils soient, constituent pour un pays ou une ville, un enjeu économique de taille et un facteur déterminant de son développement. Ils assurent le déplacement des personnes et de leurs biens. Comme tels, les moyens de transport exercent une incidence dans la vie socioéconomique des personnes. Compris sous ce rapport, nous sommes à même de dire avec Kuadjo Cyrille JOHNSON, que « *les transports des personnes devraient pour autant attirer l'attention* »<sup>1</sup>.

. En Europe par exemple, et dans les pays développés en général, les progrès scientifiques ont accéléré le processus de modernisation des voies et moyens de transport. Dans cet élan, la révolution industrielle a doté l'homme de moyens de transports sophistiqués et lui a permis d'avoir une gamme diversifiée de modes de transports de plus en plus rapides, de plus en plus confortables et de plus en plus puissants. Cela entraîna des modifications de son habitat et de son mode de vie. « *Les transports des personnes et des biens conditionnent... tous les aspects du progrès économique et social.* »<sup>2</sup> Le transport est donc essentiellement lié à la vie. Toutefois, Edgar MORIN ne manque pas de souligner son double effet tant positif que négatif. « *Effectivement là où les conditions matérielles techniques et économiques du bonheur furent réalisées, là justement le malaise s'est développé* ».<sup>3</sup> « *Comme l'époque précédente et plus que celle-ci (sauf l'époque romaine et dans la seule région romanisée), la révolution scientifique a laissé un équipement en places de commerce port réseaux de transports* ».<sup>4</sup> Les conséquences sur l'environnement physique et social sur la ville sont immenses. « *Elle y ajoute des habitudes qui marquent encore notre existence quotidienne* »<sup>5</sup>

En effet, la situation est telle qu'en Europe, la fin du 19<sup>ème</sup> siècle marque l'apogée des transports en communs alors que s'annonçait la naissance des transports individuels en l'occurrence la bicyclette. Celle-ci fut inventée pour faciliter le déplacement des travailleurs dans les villes européennes à forte densité démographique. La naissance d'un tel moyen de locomotion fut bien accueillie. Ses qualités intrinsèques lui valent un accroissement rapide. « *Assurant des vitesses trois à quatre fois supérieures à la marche à pied, ne nécessitant pas beaucoup d'investissement d'un maniement simple et d'un volume réduit qui permet d'assurer facilement son stationnement, la bicyclette apparaît comme un*

---

<sup>1</sup> JOHNSON, k c, *les transports de personne en Afrique noire*, thèse de doctorat, Paris II, 1975, p 9

<sup>2</sup> MERLIN, R R, *Les transports au Sénégal statistique et géographie* 1970, p11

<sup>3</sup> MORIN, edgar, *le développement et la crise de développement*, dans THIAM, O.(1984) p19

<sup>4</sup> PRIOU, j., *les transports en Europe*, col (que sais-je) PUF 1963, P20

<sup>5</sup> PRIOU, (1963), p20

*prolongement de la marche à pied. Ce qui explique son succès rapide pour le déplacement urbain au début du 20<sup>ème</sup> siècle ».*<sup>6</sup>

Par la suite, la création d'engins dérivés de la bicyclette donnera un second souffle aux véhicules à deux roues qui gardèrent leur importance surtout dans les villes de provinces françaises si la topographie lui reste favorable. « *A Reims par exemple, en 1960, 60% des déplacements des travailleurs entre domicile et lieu de travail fut assurés par elle alors que la proportion assurée par les autres transports urbains n'atteint que 30%. Les deux roues apparaissent ainsi comme particulièrement utilisées pour le flux et reflux quotidiens des travailleurs qui rythment la vie quotidienne des provinces ».*<sup>7</sup>

Pourtant, quelques années plus tard, on constata que la réussite de la bicyclette eut peu de conséquences auprès de celles que connut l'automobile à laquelle donnait son essor l'invention du moteur à explosion. « *L'amélioration compte tenue de la qualité, de la sécurité du confort et de l'économie du véhicule contribuait progressivement à la mise au point d'un engin de transport de grande diffusion qui joue dans les pays développés un rôle essentiel pour le développement urbain »*<sup>8</sup>, de même, Gerondeau fait remarquer que dans la même époque, tous les comptages indiquent une diminution rapide de l'utilisation des véhicules à deux roues au profit presque exclusif de l'automobile. Dans le même sens que ce dernier, un rapport du laboratoire anglais de recherches routières soulignent l'inconfort et l'insécurité qui sévissent liés aux deux roues en rapport à l'essor de l'automobile. « *Pour un même parcours les risques d'accident mortels se situaient dans le rapport de un à vingt »* cette remarque est plus pertinentes lors que la « *circulation automobile est intense et les routes moins bleues ».*<sup>9</sup> Son évolution a connu donc un déclin rapide en Europe et aujourd'hui, son utilisation comme moyen de transport des personnes en milieu urbain, constitue une préoccupation et se trouve au coeur des débats.

Par exemple, en 2002 en France, une mobilisation pour la défense des deux roues dans Paris ne manque pas de faire un tollé.

Par ailleurs, le 31 mai à Montréal a eu lieu une journée d'ateliers techniques. Des conférenciers étrangers et Québécois ont partagé leurs expériences d'implantation de pistes cyclables en milieu urbain. En réalité même à Montréal, ville considérée comme meilleure ville cyclable de l'Amérique du nord en 1999, « *la pratique du vélo est encore considérée par*

---

<sup>6</sup> GERONDEAU, C, Les transports urbains, col (que sais-je), PUF 1969 p 35

<sup>7</sup> GERONDEAU, op cité; p35

<sup>8</sup> Idem.p35

<sup>9</sup> Idem.p35

<sup>10</sup> moto station.com

*une forte majorité comme une activité de loisirs, non comme un moyen de transport sérieux ».*<sup>10</sup>

En Afrique, les chercheurs s'interrogent surtout sur les politiques à adopter à l'endroit de cette pratique. Comparés à ceux d'Europe, les moyens de transport en Afrique ne sont pas pour autant aussi performants et aussi sophistiqués. Dans ce domaine, les pays du tiers monde sont nettement en retard bien qu'ils répondent à leur manière, au besoin des populations. Caractérisés par un manque criard en infrastructures de base en bien d'équipement, d'autres problèmes d'urbanisation ; ces pays rencontrent des difficultés liées au transport des marchandises et des personnes surtout dans les villes.

En réalité, l'explosion démographique dans les villes rend davantage plus complexe la question de la mobilité parmi ces problèmes, celui du transport est général et préoccupe aussi bien les chercheurs que les gouvernants.

Tout compte fait, le vélo comme moyen de transport urbain reste encore une activité aux conditions difficiles et relève d'une pratique hautement minoritaire même si l'on fait remarquer ailleurs que *« c'est dans les pays sous développés, dans ceux d'Europe d l'Est que se situent les meilleures chances d'expansion du véhicule à deux roues comme moyen de transport urbain. Il semble donc que les engins à deux roues aient devant eux dans les pays sous développés ou dans ceux d'Europe de l'Est au climat favorable une très belle carrière qui nécessite que soit examinée avec beaucoup de soins, la possibilité de leur créer une infrastructure séparée et qui ouvre aux producteurs de vastes possibilités d'expansion »*<sup>11</sup>

Pourtant, la situation précaire et même pitoyable des moyens et voies de transports qui prévalent dans certains pays d'Afrique notamment dans ceux du tiers monde illustre la gravité et l'ampleur des difficultés, en ce domaine, que rencontrent ces pays. En effet, beaucoup de ces pays connaissent de sérieux problèmes qui demeurent pour les gouvernants des défis de premier ordre ; problèmes d'autant plus aigus que de nouveaux modes de transport y apparaissent.

De nos jours, la question du transport se pose avec beaucoup plus d'acuité, en l'occurrence dans les pays africains où les moyens de transports et les voies hérités de la colonisation affichent un état de délabrement alors que la population des villes ne cesse de croître. De surcroît, les réseaux routiers fruits de l'héritage colonial, sont déficitaires. Aussi les moyens de transports routiers pour la majorité des cas nous viennent développés et se

---

<sup>11</sup> GERONDEAU, C. les transports urbains, PUF, 1969, p35

résumément en de vieux engins usés. Il en est de même pour le parc automobile. Une fois en Afrique ces engins sont révisés et parfois détournés de leur usages premier. Ainsi des transporteurs de marchandises on en fait des transporteurs de personnes ; de même, des transporteurs individuels sont devenus des transporteurs collectifs ou publics. Une telle mutation caractérise sans doute les nouveaux modes de transports qui naissent et se développent en Afrique. C'est aussi dans un tel contexte que le transport urbain des personnes au moyen des deux roues se développe et finit par devenir un "véritable fait de société" et donc objet d'enjeux multiples.

## **CHAPITRE II : PROBLEMATIQUE HYPOTHESES ET OBJECTIFS**

### **I. problématique**

Tous les pays développés ont cherché à moderniser et à maîtriser ce secteur du transport. Ceux qui sont en voie de développement par conséquent doivent passer par là. L'Afrique n'est pas encore à ce niveau, au même stade que les pays développés, c'est pourquoi elle doit réfléchir sur ces questions de développement qui se posent comme celles de la pauvreté, de la sécurité de la santé et celle du transport entre autres. A une échelle beaucoup plus réduite, nous nous soucrivons dans le sens de ces questions : comment sortir de la situation de crise ? Quels types de politiques doit-on adopter à l'endroit de ces faits de société ? Quelle compréhension pour ces phénomènes ?

Dans les pays d'Afrique notamment dans ceux de l'UEMOA (Bénin, Niger et Togo), le phénomène des vélos taxis est bien connu. Il s'y pratique et prend des proportions alarmantes. De nos jours il préoccupe beaucoup de pays.<sup>12</sup>

Au Sénégal, cette activité n'est pas trop répandue. Cependant, depuis quelques années déjà, la ville de Kaolack est assaillie par le phénomène. En effet, la pratique a pris depuis 2000 une tournure imposante. Objet de polémique entre les acteurs du transport urbain, il s'impose pourtant comme un fait de société et comme une source de revenu pour les protagonistes. Mamadou CISSE<sup>13</sup> rappelle encore que c'est un lundi 14 Août 2000 que les chauffeurs de taxis ont commencé la grève dite de protestation contre l'existence des vélos taxis. Après une semaine que dura la grève, aucune solution n'avait été trouvée pour résoudre

---

<sup>12</sup> [www.boad.org/dossier/2roues](http://www.boad.org/dossier/2roues) page3.htm

<sup>13</sup> MAMADOU, C. « *Le transport urbain paralysé a kaolack* », In le Soleil n°9067, du Lundi 21 Août 2000, p 2

le problème malgré la médiatisation engagée aussi bien de la part des dignitaires de la ville que par les autorités.

De la rencontre des dirigeants avec Monsieur Souleymane Ly Gouverneur de Kaolack d'alors, aucune issue n'a été constatée sinon la décision prise par ce dernier de réunir les techniciens pour réfléchir sur la question. En effet, les grévistes forts de l'appui des transporteurs et des syndicats ne veulent pas entendre parler de réglementation encore moins de réorganisation alors que les motos transporteurs proclamaient avoir les mêmes droits que les protestataires à savoir, subvenir aux besoins des familles.

Dés lors, une situation de conflit d'intérêt opposant les acteurs du transport met les autorités de la ville dans l'embarras. Selon Pape Seye Niang responsable des grévistes les autorités n'ont qu'à choisir entre les transports urbains et interurbains ou les vélos taxis.

En conséquence, le transport dans tous ses états fut paralysé avec l'interdiction faite aux transporteurs inter urbains de traverser la ville .Il y eut des morts même lors des affrontements. Toutes les gares routières furent désertent ; aucun déplacement en voiture de transport fut possible : ce qui ne se fit sans dommage.

La grève dura des semaines et plus son poids devenait insupportable pour les grévistes mais aussi pour les populations. En fin de compte, les opposants acceptèrent un compromis sans que des mesures idoines soient effectivement prises. Les seules mesures retenues furent l'abonnement mensuel des vélos taxis, les taxes journalières, le port de tenue pour le conducteur, l'immatriculation et une couleur bleue blanche pour la moto. Le port de la casquette pour le client et le conducteur n'a jamais été respecté.

Malgré tout, l'activité à Kaolack est devenue bon marché. Si la pomme de discorde est ôtée, il n'en demeure pas moins vrai que l'activité reste non maîtrisée avec des répercussions non encore déterminées dans la vie socioéconomique de la ville et ses entourages.

Il est donc tout aussi légitime de nous poser un certain nombre des questions. Pourquoi une telle activité se développe seulement au Sénégal dans la ville de Kaolack ? Qu'est ce qui explique son expansion rapide ? Quels impacts a-t-elle dans la vie urbaine. Quels rapports entretient-elle avec les autres secteurs en l'occurrence le transport, avec les services et les pouvoirs publics ? Quels en sont les effets collatéraux ? Que faire pour la sécurisation, la garantie et la stabilité de l'activité ? Quel est son sort ou quel peut être son avenir ?

## **II. Hypothèses**

1. Face aux insuffisances et au manque d'infrastructures routières et de moyens de transport publics, à l'incapacité du transport à satisfaire la demande de mobilité de plus en

plus forte, au mauvais état des routes et de l'accroissement de la pauvreté avec le faible pouvoir d'achat des populations, au chômage et au manque de qualification des jeunes, les populations Kaolackoises font recours à un moyen de transport léger qui répond à leur besoin de mobilité. Le vélo taxi. Ainsi, l'incapacité du système de transport à satisfaire la demande de mobilité de plus en plus croissante, a entraîné l'usage de ce moyen de transport.

2. Certaines personnes expliquent l'expansion de l'activité VT par des raisons économiques, c'est-à-dire par le fait qu'elle est source de revenu. Cependant, nous pensons que cette expansion et cette évolution résultent de la conjugaison de plusieurs facteurs que les raisons économiques ne sauraient à elles seules expliquer. Le facteur économique n'est donc pas une dominante dans l'explication de cette activité. Il faut entrevoir dans l'explication d'autres facteurs.

### **III. Objectifs**

Le principal objectif que nous nous sommes assigné est d'arriver à la fin de notre étude à la compréhension et à l'explication de l'activité « vélo transport » dans la ville de Kaolack Un tel objectif ne peut être atteint qu'à partir d'objectifs méthodologiques secondaires cherchant à comprendre l'évolution du phénomène, autrement dit son origine son évolution, son impact et ses conséquences.

- Analyser les causes et les raisons du développement, de l'expansion du phénomène ;
- Etudier ses conséquences socioéconomiques ;
- Appréhender les comportements des acteurs dans ce champ du transport.

## **CHAPITRE III : PERTINENCE DU SUJET, MODELE THEORIQUE ET CADRE CONCEPTUEL**

### **I. Pertinence du sujet**

Travailler sur le thème du transport peut sembler relever d'une imprécision. Parce que le thème est trop général (nous connaissons le transport aérien et sa performance sous l'effet de la technique et de la science sans cesse renouvelées, le transport maritime qui a redressé l'économie de plusieurs pays, mais aussi le transport terrestre avec toute une gamme et de modes de transports aussi divers que variés.)

Face aux multiples modes de transport qui composent le secteur et à l'ampleur du thème, choisir de travailler sur son secteur informel en l'occurrence sur les vélos taxis de Kaolack peut sembler aux yeux de certains très restrictif et de peut d'intérêt. De tels jugements sont naturellement normaux.

Mais, ne serait ce que, pour avoir compris que ce que nous voyons n'est pas seulement le fruit de ce que nous voyons mais de ce que nous sommes. Pour avoir appris que le rôle du sociologue consiste à secouer les concepts, les mots, les faits, les pratiques les plus ordinaires, interroger les coutumes, les comportements et les habitudes ; pour avoir compris que le secteur informel à sa logique propre et qu'il demeure incontournable dans toute politique de développement, nous nous engageons à porter notre mémoire de fin de second cycle sur les vélos taxis, pour plusieurs raisons :

Le transport qui se définit ici comme un déplacement de personne d'un milieu à l'autre à travers le vélo taxi, répond à un besoin multidimensionnel.

D'abord, il répond à un besoin anthropologique lié à la dimension social de l'homme.

D'autre part, l'étude du transport des vélos taxis dans la ville de Kaolack, comporte un intérêt particulièrement important sur le plan économique, politique et social lié d'une part à la nature de la ville, de son importance dans le processus de socialisation et de celui du développement et d'autre part, au rôle du transport dans la vie urbaine.

Selon M Yves CHALAS<sup>14</sup>, sociologue chargé de recherche au CNRS, la ville est l'objet d'une invention continue. Elle est le théâtre d'une création incessante. Elle se transforme non seulement dans sa forme, dans ses paysages et son esthétique, mais aussi sur le fond, dans son organisation, sa structure, la hiérarchie de ses différents pôles, le mode de vie de ses habitants...la ville n'est ni bégayante, ni immobile. Elle n'est pas seulement ce dont

---

<sup>14</sup> Cf. Cours de sociologie urbaine ; livré par monsieur Ibou SANE Maître assistant à L'UCAD, 2003-2004

les hommes héritent, elle est aussi ce que les hommes en font. Déjà, Max WEBER définissait au début du vingtième siècle, la ville comme le lieu de gestion d'une nouvelle forme de pouvoir structuré par la rationalité. Karl MARX analysait la division spatiale ville campagne comme une modalité du rapport d'exploitation et d'accumulation portée à son paroxysme par la société capitaliste. C'est dire donc, que la ville constitue aujourd'hui un lieu d'intégration de l'individu et de socialisation par excellence, un lieu de rencontres ethniques d'échanges et d'interactions multiples. Mais aussi, elle apparaît comme « *un modèle médiateur de nature organisée et ouverte entre les individus à travers les groupes sociaux locaux entre eux et le milieu extérieur* »<sup>15</sup>. Dans cette optique, la sociologie dès ses débuts, s'est préoccupée de l'analyse des logiques d'appropriation de l'espace des modalités ou caractéristiques sociodémographiques d'une part et de l'autre, des logiques de productions mettant le jeu des acteurs en avant en milieu urbain. A ce titre, la ville peut être appréhendée comme un lieu où s'exercent des jeux de pouvoirs complexes entre les classes. Dans ce sens, la vie urbaine intéresse pour plusieurs raisons, les chercheurs, les gouvernants, les décideurs et les opérateurs. Ainsi donc, le transport un secteur de non moindre importance des secteurs urbains présente des aspects qu'il convient de repérer. En effet, il est foncièrement lié à la vie urbaine et peut être perçu comme un champ social particulièrement important. L'importance de la ville dans le processus de la socialisation exige un politique d'urbanisation qui tienne en compte le transport et ses différents aspects, afin de faire de celle-ci un cadre de vie plus accueillant plus confortable et donc plus humanisant. Pour Emile QUINET, ce secteur mérite une attention pour plusieurs raisons :

*« D'abord, les transports constituent un remarquable champ d'application de la théorie économique. Ils en recèlent à peu près toutes les particularités : on y rencontre des biens marchands et non marchands des biens privés et des biens publics, des effets externes, des situations de concurrence parfaite, de monopole et d'oligopole ; des problèmes d'information imparfaite et d'incertitude ; des situations d'incitation et de rapport conflictuels.*

*En outre, on y rencontre quelques dosages tout à fait inhabituels : l'existence sur un même marché d'opérateurs privés et publics, gérés différemment et animés d'objectifs différents ; la présence simultanée d'infrastructures lourdes, coûteuses non déplaçable et à longue durée de vie, et des véhicules à durée de vie plus modeste, susceptibles d'être transférés d'un marché à l'autre, et beaucoup moins coûteux.*

---

<sup>15</sup> BENELLO, I-H. La ville, Paris, PUF 1968, P11

*Enfin, la gestion des transports suit toujours des principes intermédiaires entre le souci du service public et la recherche de la rentabilité ».*<sup>16</sup>

Si l'importance d'une telle étude est liée à l'urbanisme, elle ne reste pas pour autant moins liée au développement car, « *c'est dans la ville que le lien entre transport et développement spatial apparaît le plus nettement et ce dans les deux sens : à un type de développement spatial correspond un système de transport qui influence le cours du développement spatial : et ce qui est vrai du développement spatial peut se dire aussi du style de vie quotidienne de la cité* ». <sup>17</sup> En conséquence, la réglementation du secteur est particulièrement liée à l'organisation de l'espace urbain qui passe par le repérage et la maîtrise des interactions s'opérant à travers les flux qui produisent sur l'environnement physique et social des effets. Aussi, nous pensons que tout développement urbain local, doit passer par une normalisation soigneusement organisée et étudiée dans le domaine du transport en particulier et des communications que dans la plupart des secteurs qui structurent la vie urbaine. C'est pourquoi, il importe tout particulièrement d'étudier et d'introduire dans le secteur du transport une normalisation absolument adéquate.

En fait, l'importance du transport dans la vie socioéconomique n'est plus à démontrer. Pourvoyeur d'emplois, il est au cœur d'un macro système à la fois politique économique et sociale.

Par ailleurs, les raisons qui poussent à étudier ce thème sont personnelles. Natif du milieu, j'ai vu l'activité accroître sous mes yeux. Par exemple, j'ai assisté à l'un des plus grands soulèvements populaires dans la ville dont une concurrence opposant des taximen et les conducteurs de vélos taxis en furent la cause. De surcroît, j'ai été témoin de plusieurs accidents mortels de circulation lors desquels le plus faible paie souvent les frais. Indigné par ce fait, je me suis toujours demandé pourquoi le développement d'une telle activité seulement à kaolack. A priori, il n'est pas facile de donner une réponse qui satisfait du coup.

Devant cette question lancinante qu'est le transport des deux roues, il revient au sociologue, de porter un regard qui dépasse celui du simple amateur, car, « *si chercher le paradoxe est un sophisme, le fuir, quand il est imposé par les faits, est d'un esprit sans courage et sans foi en la science.* » <sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> QUINET, E. *Analyse économique du transport*, PUF ; 1990, p11

<sup>17</sup> BENELLO, H. (1968) Op. cité.p219

<sup>18</sup> DURKHEIM, E, *Les règles de la méthode sociologique*, 1895, In (préface de la première édition, p VII)

## II. Modèle théorique :

Tout au long de notre analyse, le modèle critique de Pierre BOURDIEU, sociologue de l'habitus nous servira de paradigme. « *Ce que je défends, confirmera-t-il, c'est la possibilité et la nécessité de l'intellectuel critique* ». <sup>19</sup>En effet, selon PINTO, ce qu'a apporté Pierre BOURDIEU à la sociologie, est avant tout une nouvelle manière de voir le monde. Pierre BOURDIEU a fortement marqué la sociologie française depuis le début des années (60) soixante. Influencé par le structuralisme, il s'en est peu à peu détaché pour accorder une plus grande attention à la stratégie des individus et au symbolique.

L'habitus et la dotation en capital, les champs sociaux, la stratégie des acteurs sont au cœur de sa sociologie. En effet, nous empruntons à PIERRE BOURDIEU la notion de champ pour exprimer le transport. Cette analyse consistera à penser le transport comme un champ de production, d'une pratique et d'une nouvelle catégorie socio professionnelle : les conducteurs de vélos taxis. Ces derniers sont impliqués au sein du champ dans un jeu de pouvoir et à travers une concurrence taxée parfois de déloyale.

A partir de ce concept, l'auteur tente de dépasser l'opposition entre l'objectivisme (qui ne s'intéresse qu'à la structure sociale) et le subjectivisme (qui privilégie le discours des individus). Ce concept nous permet, en effet, de rendre compte des stratégies des agents et, en même temps, de les replacer dans une logique qui les dépasse.

Le transport peut être appréhendé, à notre avis, comme un champs social au même titre que l'école, la culture, la politique. C'est un champ social à l'intérieur duquel, des agents aux intérêts divergents sont en permanence en scène. Il convient alors, de comprendre la stratégie de ces différents agents qui appartiennent à des catégories sociales différentes (le politicien, le conducteur de VT, le mécanicien, les stations de vente d'essence, la population...) et comment ils sont en interaction pour la défense de leurs intérêts.

« *Il y a des lois générales des champs : des champs aussi différents que le champ politique le champ de la philosophie, le champ de la religion. Les champs ont des lois générales de fonctionnement invariantes c'est ce qui fait que le projet d'une théorie générale n'est pas insensé et que dès maintenant on peut se servir de ce qu'on apprend sur le fonctionnement de chaque champ particulier pour interroger et interpréter d'autres champs dépassant ainsi l'autonomie mortelle de la monographie idiographique et de la théorie formelle* ». <sup>20</sup> Ainsi, « *l'intérêt de la notion du champ pour la recherche c'est quelle permet de*

---

<sup>19</sup> LE MONDE, N°1729, dus vendredi 25 Janvier 2002/29

<sup>20</sup> BOURDIEU, P. « *Quelques propriétés des champs* » in question de sociologie, édition de minuit, Paris, 1980 p113 ; in « propos sur le champ politique », Presse Universitaire de Lyon, 2002 p9

*faire des comparaisons méthodologique entre des choses qui n'ont apparemment rien à voir ».*<sup>21</sup>

Par ailleurs, le concept de l'habitus est au centre de la sociologie de Bourdieu. Conformément à ses goûts, chaque individu a un comportement cohérent qui lui semble naturel, mais qui est le produit de ses expériences sociales. Toutefois, ces expériences sont liées à l'appartenance à une classe sociale et à une culture donnée. Placés dans des conditions comparables de socialisation des individus auront des habitudes proches, une vision commune du monde et un style de vie homogène. De ce fait, une classe sociale réunit l'ensemble des personnes dotées du même habitus. Fort de cela, les conducteurs de VT peuvent être classés dans une même classe. (Ils appartiennent tous à la classe la moins nantie). Nous pensons que l'activité façonne un type de personnalité car la culture des classes marginales ne manque pas de paraître à travers des comportements habituels dans le champ. Aussi, on comprend qu'ils soient taxés souvent d'analphabètes et d'indisciplinés. Le « *xoslumaan* » et le « *goorgoorlu* » (un esprit de débrouillardise) trouvent à travers cette pratique les conditions d'une expansion.

En réalité, les individus de quelques groupes ou de systèmes qu'ils soient, sont des agents dotés de capitaux. Cependant, les individus ne sont pas interchangeables et donc ne sont pas identiques. Ils se distinguent d'abord par leur dotation globale en capitaux. Or, cette dotation n'est pas aléatoire. Ceux qui appartiennent à la classe dominante en sont richement dotés alors que les membres des classes populaires en sont faiblement pourvus. Par exemple, le capital économique est plus élevé chez les propriétaires d'engins que chez les conducteurs. Les individus se distinguent ensuite par la structure de ce capital.

Dans le champ du transport, les conducteurs de VT occuperaient le niveau inférieur de la pyramide sociale. Ce sont des marginaux, des gens peu instruits et sans qualification. Il y a cependant une division fonctionnelle de l'activité qui distingue le conducteur de VT à son propriétaire. Ce dernier est souvent plus hautement doté en capital économique.

Pour Bourdieu, la société est divisée en 'champs sociaux' contrairement à DURKHEIM, pour qui la société est un 'tout'. Il insiste sur la division en groupes sociaux et estime que l'espace social est partagé en une multitude de champs sociaux. Cela nous inspire à penser l'espace urbain comme l'interaction et la convergence de champs sociaux. Les capitaux (détenus par chaque classe sociale en proportion inégale) constituent des atouts pour se positionner dans un champ. Mais les atouts nécessaires varient en fonction des champs. En effet, chaque champ possède ses propres règles du jeu et ses propres critères de réussite.

---

<sup>21</sup> Opcit p39

Ainsi, les qualités requises pour réussir à l'école ne sont pas identiques à celles exigées dans le domaine de la mode, de la politique, du sport ou du transport. En effet le théoricien des champs sociaux assimile un champ social à un marché sur lequel s'échangent des biens spécifiques. Il en est ainsi du champ culturel où une offre (de spectacles, d'exposition, etc.) rencontre une demande dépendante du capital culturel de chacun ; autrement dit face à une œuvre d'art, chacun apprécie en fonction de ses émotions, de ses intérêts en somme de sa culture. Il peut en être pareillement pour le champ du transport lieu de choix et d'échanges par excellence où les individus dans leur mobilité, orientent leurs choix du moyen de transport en fonction de leur dotation en capitaux, de leurs goûts, de leur personnalité ou de leur statut. C'est ainsi que certaines personnes préfèrent marcher à pied que se déplacer au moyen du VT.

A l'instar des autres champs sociaux, le transport est un espace de lutte et de domination. Chacun de ces marchés est le lieu d'une confrontation entre les agents (les classes sociales). Au sein d'un champ social, il existe différentes classes sociales qui luttent en permanence ; le transport n'est pas en reste. Au sein de celui-ci, la lutte prend plusieurs formes : elle oppose les acteurs qui se disputent le marché par exemple les conducteurs de VT et de taxi, les pouvoirs publics et ces mêmes acteurs, les conducteurs de VT et les propriétaires d'engin etc. Ces luttes, aboutissent souvent à des conflits ou à des crises graves telles que les "grèves de survie". Dans ce champ chaque acteur cherche à légitimer sa position et à sauvegarder ses intérêts. Cela est valable pour les différentes catégories socioprofessionnelles du secteur. Tous ces agents ne bénéficient pas des mêmes atouts, et les agents mieux dotés en capitaux ont un accès privilégié à ces biens. Ils cherchent d'autre part à faire partager leur propre conception de l'ordre social afin de rendre légitime les positions privilégiées qu'ils occupent, en définissant les atouts exigés dans un champ et en les monopolisant. Du coup la classe la plus forte s'impose et ce faisant, prive les autres des gratifications symboliques et matérielles spécifiques à ce champ. Ainsi, la stratégie des agents diffère selon qu'on est de classes sociales différentes.

### **III. Cadre conceptuel**

Précision et clarté font partie de la rigueur et des exigences du travail scientifique. Tout travail scientifique doit donc passer par la clarification des concepts utilisés et par la délimitation de l'objet d'étude. Cela est d'autant plus normal que le terme transport semble très vague car renfermant différents modes. Cette diversité de modes et la nature des moyens obligent beaucoup de penseurs aujourd'hui, à user de concepts variés comme formel, non

formel, conventionnel, non conventionnel, moyens de transition ou intermédiaires pour les qualifier. Ces concepts aux limites imprécises comportant une certaine différence sémantique, semblent déterminer une opposition entre les moyens de transports officiels, légaux et ceux marginaux et illégaux, donc clandestins.

Le transport au moyen des deux roues est à comprendre ici, comme relevant de la dernière catégorie et fait partie de la famille de ceux dits intermédiaires.

Il s'oppose également, à l'acception la plus courante du mot. Selon le dictionnaire<sup>22</sup>, il désigne « *le déplacement de choses ou de personnes sur une assez longue distance et par des moyens spéciaux* ». Il est clair que cette définition trop générale et trop globale, ne retiendra pas notre attention. L'aspect distance ici a peu de valeur. Le transport urbain est restrictif. Nous entendons par là, le déplacement de personnes en milieu urbain au moyen d'un engin motorisé spécial : les deux roues. Pour Elong MBASSI, il est peu intéressant de chercher à définir le moyen en lui-même (par des caractéristiques intrinsèques, technologiques, économiques, organisationnelles), mais plutôt chercher à savoir à quoi ça sert. C'est sans doute, cela qui explique les caractéristiques de ce transport et non l'inverse. Quelles sont donc, les fonctions qu'un tel moyen remplit dans un système hybride qui articule plusieurs modes de transport ? Quelle fut sa genèse, les conditions historiques, sociales, économiques, politiques de son développement ? Quel est le type de crise qu'il contribue à résoudre quelle classe sociale il privilège ? Voilà des questions que nous partageons avec cet auteur. En effet les VT appartiennent à la gamme des MIT.

MIT : (Moyens Intermédiaires de Transport). « *La famille des moyens intermédiaires de transport va de la marche à pied (incluse), mode traditionnel de déplacement, ou les charges sur la tête, les épaules, sur le dos de personnes ou d'animaux (portage) aux moyens modernes de transport tels que : motocyclette, véhicule, camionnette, charrette... ces modes sont perçus du point de vue de leur coût, de leur capacité, les besoins en infrastructures, la complexité de leur entretien, les compétences, moyens matériels et investissement nécessaires à leur fabrication* ». <sup>23</sup> Ils sont généralement utilisés en milieu rural et dans les villes en voies de développement. La bicyclette est de ceux-la. Elle est un moyen de transport couramment utilisé en Afrique et « *la plupart des pays y attache beaucoup de prestige* » <sup>24</sup>. En Ouganda, c'est un moyen de transport par excellence.

---

<sup>22</sup> Petit Robert (1982)

<sup>23</sup> BARWELL ; Transport et village, Banque Mondiale, série d'Afrique, n°302, 1998, P65

<sup>24</sup> Ibid .p66

*SIRUMAAN* : désigne l'apprenti ou simplement le conducteur de l'engin. Ce terme, du substantif « *siru* », dénote un certain sens péjoratif qui désignerait l'idée de profit. Il indique plus exactement celui qui se contente des miettes. Celui qui s'interpose ici entre le propriétaire et le conducteur. On pouvait se passer de lui

*XOSLUMAAN* : est un terme usuel, du langage courant le terme insinue l'idée de débrouillardise. Il est synonyme de « *goorgoorlu* » mais à un degré moindre, il indique plus exactement le jeune qui n'est pas soumis à des obligations conjugales et familiales, mais se bat pour ses propres intérêts. Tandis que le premier renvoie à l'homme mûr et responsable.

*GOORGOORLU* : vient de « *gor* » qui renvoie à l'idée de virilité (homme). Avec le procédé du dédoublement, le vocable indique ici une idée de bravoure et de responsabilité. Si le terme « *Sirumaan* » est spécifique au champ du transport, les deux autres sont « des passes partout » qui traduisent la responsabilité de l'homme au quotidien.

NB : les trois termes désignent le personnage prototype de la crise.<sup>25</sup>

*VELO TAXI* : ce terme est synonyme de moto taxi. Mais il renvoie tel que nous le renseignons l'histoire au vélo pédale qui était utilisé initialement pour l'allocation dans cette localité. De nos jours, il désigne la bicyclette qui ainsi est utilisée pour le transport à la différence de la bicyclette de service.

*TAXIMAN* : est le nom attribué au conducteur de taxi

LE CHAMP : « *c'est un microcosme, c'est une sorte de monde séparé, de monde à part, fermé sur lui-même, en grande partie, pas complètement (sinon la vie en serait impossible) mais assez fermé sur lui-même et assez indépendant de ce qui se passe à l'extérieur. C'est dans ce petit monde, ce microcosme que se joue un jeu tout à fait particulier* ». <sup>26</sup> Le champ du transport urbain à Kaolack est un champ social de nature hybride. Il est composé de deux secteurs aux limites confuses : le secteur formel et informel. Les agents selon leur appartenance, disputent l'espace.

L'HABITUS : Il désigne sous ce terme, des goûts et des aptitudes acquis par un individu au cours du processus de socialisation. L'habitus est non seulement un système de préférence, mais également un système générateur de pratiques.

## **CHAPITRE IV : REVUE CRITIQUE DE LA LITTÉRATURE**

La problématique de l'urbanisme au 19<sup>ème</sup> siècle, est liée d'une part à la révolution scientifique et technique et d'autre part à l'essor du progrès de l'automobile. Cet urbanisme

---

<sup>25</sup> Entretien avec Alphonse MENDY dit Tété auteur de *goorgoorlu* une bande dessinée

<sup>26</sup> BOURDIEU. Op.cité p35

des centres de décision faisant de certaines parties de la ville des nouveaux centres impulsant le développement ; un urbanisme intégrant l'économique, le politique, le social, l'idéologique, si bien que l'espace est toujours conjonctures historiques et formes sociales. La ville alors n'est rien d'autre que l'interaction de tous ces éléments entre eux. Elle intègre les questions de la consommation des échanges et du transport. C'est d'ailleurs en cela que le transport est inextricablement lié à la vie urbaine, à la mobilité de ses populations, à l'aménagement de l'espace physique, à l'environnement socioéconomique, urbain, et au développement. Depuis, la ville apparaît comme un modèle médiateur ou une instance de régulation entre les différents champs ou secteurs qui constituent l'espace urbain. Elle est donc au cœur des préoccupations des Etats, des décideurs, des techniciens et chercheurs animés parfois d'intérêts variés. Dès lors, la ville fait l'objet de plusieurs travaux dont certains mettent l'accent sur le transport. Nous avons nullement l'ambition d'en faire une étude exhaustive des travaux, seulement, nous tiendrons quelques constances qui mettent en relief les enjeux et les problèmes que pose et qui se posent au système en mettant l'accent sur le secteur dit informel non conventionnel etc.

Dans un ouvrage, Kane Cissé reprend les termes d'un diagnostic effectué en 1983 sur le transport dans les pays en développement axée essentiellement sur les pays d'Amérique latine: « *dans les pays développés, la problématique des transports urbains a été réappropriée et redéfinie par la recherche socioéconomique qui abandonnant la seule référence à l'offre du transport s'est intéressée à ses significations au regard du système social dans son ensemble, des rythmes et des modes de vie des citoyens* »<sup>27</sup>. Ce constat s'oppose à ce qui suit : « *dans les pays en développement, un tel déplacement de l'objet ne s'est pas encore clairement produit. Les dimensions sectorielles et technicistes continuent à y prédominer et c'est plus souvent le fait des intervenants étrangers que de milieux locaux.* »<sup>28</sup>

Ces deux sortes d'approches de la question, à mon avis, montrent que selon les pays, les préoccupations et l'objet peuvent varier. A cet effet, on note une certaine amélioration qualitative de l'approche au niveau des pays développés. Toutefois, une différence inhérente à la complexité de l'objet d'étude d'une part et de l'autre à l'étude, ne suggère pas moins une richesse et une divergence dans l'appréhension du problème. C'est sans doute, ce qui explique la pluralité et la diversité des travaux dans ce domaine.

En Europe et particulièrement en France, là où même le développement des moyens et des voies de transport est constaté, Emile QUINET, (1990) s'interroge sur le système du

---

<sup>27</sup> KANE, C, Représentations sociales et mobilité des jeunes à Dakar, Utrecht, 1999 p23

<sup>28</sup> Ibid.p23

transport, dans le sens d'une analyse économique, et soulève des questions essentielles de portée internationale. Les transports sont en pleines mutations, note-t-il. « *Le secteur est bousculé par le dérèglement, les trains à grandes vitesses s'étendent et transforment la géographie économique, l'avion et les voyages internationaux se banalisent* ». <sup>29</sup> Les questions que l'auteur soulève sont entre autres, comment gérer ces transformations que la construction européenne accélère ? Comment prévoir les évolutions de la demande ? Comment choisir les infrastructures qui restent ensuite inscrites sur le terrain des décennies voire des siècles ? Quel doit être le rôle de l'Etat ? Quel degré de liberté laisser aux entreprises publiques ? Comment organiser les rapports avec l'autorité de tutelle ? Voilà des questions d'une acuité renouvelée auxquelles l'auteur cherche à répondre. De nos jours, avec l'introduction des nouvelles technologies de l'information et des télécommunications dans le secteur du transport, le transport en Europe a atteint une performance telle que le paysage de la ville en est déformé. Néanmoins, la réalité échappe toujours à la saisie de l'intelligence parce que ; malgré la performance, la technologie, dans quelque domaine qu'il soit, porte en elle-même ses propres limites. Ainsi donc, même dans les pays développés, le système du transport en particulier ne manque pas de poser des interrogations toujours renouvelées, des problèmes qui défient l'intelligence et la perspicacité des chercheurs face aux exigences et les défis du moment. N'est-ce pas que des défis se posent à ces pays ? Comment comprendre l'interdiction de stationnement des deux roues dans certaines localités de Paris ? Comment préserver l'intérêt des minorités défavorisées dans de pareilles situations ? En fait qu'ils s'agissent donc du transport dans les pays développés ou dans les pays en développement, du secteur institutionnel dit formel ou du secteur informel, on n'y est toujours en quête d'une meilleure organisation. Mais ce qui nous intéresse ici, c'est la gestion, l'organisation et l'interaction entre transports dits formels et ceux non formels en l'occurrence dans les pays en voie de développement.

En Afrique, beaucoup d'études ont été faites, soit sur la mobilité soit sur l'angle des moyens à fournir. C'est dans ce sens que l'INRETS s'est engagé dans plusieurs villes d'Afrique subsahariennes. Des études ont été effectuées à Ouagadougou (Godard 96) à Bamako (Godard 93), le processus d'une enquête de mobilité à Dakar 1998 ; nous rappelle Kane Cissé dans son ouvrage. Dans ces villes, la recherche dans le domaine reste dominée par les études opérationnelles, les uns axées sur la mobilité, d'autres sur l'offre de transport (matériel roulant voiries etc.) d'autres encore portent sur l'évaluation économique du secteur

---

<sup>29</sup> QUINET, E, *Analyse économique du transport*, PUF, 1990 in (présentation de l'ouvrage)

et même sur des aspects juridiques. « *dans les villes d'Afrique subsaharienne...parlant des mesures à prendre pour améliorer les transports publics, les conclusions de la réunion de Yaoundé réunissant des spécialistes de la question, et des professionnels venant de 28 pays africains sous l'égide de la Banque Mondiale ( BM) et de l'Union Internationale des Transports publics (UIT ) montrent une insistance particulière sur les actions de politique publique ( complémentaire entre le secteur formel et informel, coordination du secteur ) et sur la rentabilité du secteur. »*<sup>30</sup>

Dans ces pays, il est avéré que le secteur informel ou non conventionnel s'est fortement développé. Même dans celui dit formel, on note des dysfonctionnements et des dérèglements. Dès lors, des réflexions juridiques mettent l'accent sur les mesures et les normes idoines afin d'assurer une bonne circulation des biens et des personnes. Fort de cela, Kuadjo Cyrille JOHNSON, 1975, insiste sur le transport des personnes d'autant plus que selon lui, la matière mérite une attention toute particulière. Dans cet ouvrage, l'auteur se demandait si face aux « *énormes besoins de transports des populations africaines, les mobylettes ne pourraient offrir un début de réponse* ». <sup>31</sup>. Toutefois, en note de bas de page, il s'empresse de noter que ceux sont là des moyens individuels auxquels ne correspondraient pas à proprement parler des transports. A mon avis, une telle remarque devient caduque si l'on considère le rôle important qu'ils jouent et l'ampleur du parc. Qui plus est, la nature du moyens l'élan de son évolution, les fonctions jouées font que leur prise en compte dans toute politique du transport aujourd'hui devient incontournable. Ce développement du secteur informel attire notre attention.

Au demeurant, un document plus récent, fruit d'une série d'enquêtes –villages et d'études de cas réalisées en Afrique souligne cette importance des moyens de transports intermédiaires et celle de la bicyclette en particulier. « *La bicyclette est un moyen de transport très courant en Afrique et la plupart des pays y accorde un prestige. La manufacture de bicyclette requiert une forte intensité de main d'œuvres. Ce moyen répond aux besoins de déplacement des populations en même temps qu'il permet d'effectuer de petites activités commerciales et certaines tâches agricoles* ». <sup>32</sup>

Par ailleurs en Inde dans une partie de Gujarat en 1980, des véhicules motorisés à trois roues y ont été introduits. Leur importance aujourd'hui dans la région est particulière.

---

<sup>30</sup> KANE, C. (1999) p24 cite xavier Godard auteur de plusieurs écrits sur le transport en Afrique.

<sup>31</sup> JOHNSON, C.K, Transport routier des personnes en Afrique noire, sujet de thèse de doctorat en sciences juridiques, Paris II, 1975, p33.

<sup>32</sup> BARWELL, Transport et village, Banque mondiale, Série d'Afrique n° 302, 1998 p66

En Afrique par exemple, un document qui fait suite à la Conférence de Dakar sur les Transports Urbains ( CODATU ), décrit la situation en ces termes : « *l'existence dans les villes du tiers monde de tout un ensemble de modes de transport non conventionnels suscite des réactions très contrastées . Les uns y voient un phénomène négatif contre lequel il faut lutter les autres l'ignorent et n'en tiennent pas compte dans la définition de politique, certains enfin insistent sur leur importance et les considèrent comme un phénomène positif sur lequel baser une redéfinition des politiques...les avocats du para transit mettent en avant de nombreux arguments et tout d'abord ; le plus important à leur yeux : son efficacité. Ces systèmes ont une caractéristique congénitale "ils marchent" ce qui explique leur mérite essentiel, dans les situations de crise profonde et permanente du transport urbain où les systèmes traditionnels ne semblent décidément pas capables de répondre, "ils remplissent une fonction qui doit être remplie et pour laquelle il n'y a souvent pas de solution alternative"*. L'énorme croissance urbaine, et le rythme d'accroissement des besoins font que les techniques conventionnelles occidentales d'organisation et de prestation des services publics ne suffisent pas, particulièrement à l'extrême limitation des ressources publiques disponibles...les para systèmes existants sont fortement encrés dans les sociétés qu'ils servent, et, toutes choses égales ailleurs, sont probablement bien meilleurs que ce par quoi on voudrait les remplacer. »<sup>33</sup>.

Dans ce document, les transports non conventionnels sont présentés comme une solution et non comme un problème. C'est-à-dire, on opère à leur endroit le même renversement de problématique que des travaux ont fait à propos des bidonvilles ou de l'urbanisme dite spontanée. Toutefois à notre avis, le mérite de l'auteur aura été de s'empêcher de jeter à priori l'anathème sur le fait et de plaider en faveur d'une politique d'intégration du secteur.

Dans ce même ouvrage, monsieur MBASSI fait ce résumé à propos de l'offre de transport par le secteur informel. « *Quelque soit le champ d'action considéré dans le domaine des services publics (eau, assainissement, voirie ou transport), les termes du choix se résument dans la question suivante ; va-t-on résoudre les problèmes des villes du tiers monde en reprenant les solutions adoptées dans les villes des pays développés ou bien y'a-t-il une manière originale de résoudre à partir des expériences et possibilités des pays du tiers mondes ? Cette question est particulièrement très importante s'agissant de définir une politique des transports urbains pour les grandes villes d'Afrique. Si dans d'autres domaines*

---

<sup>33</sup> COING, in Transport en sursis ? Quelle politique de petit transport urbain dans le tiers monde ? N°13-81 Mars 1981 p5

*comme l'adduction en eau potable ou de l'assainissement, on peu poser des arguments techniques sérieux à la recherche d'une réponse originale au problème de développement des villes du tiers monde dans le domaine des transport ; ces villes offrent l'originalité d'avoir spontanément généré une multitudes de réponses plus ou moins adaptées au contexte, alliant souvent les transports les plus rustiques aux modes de transport. Les termes de la question initiale deviennent : Peut-on pour l'organisation d'un système de transports urbains d'une grande ville d'Afrique se fier aux réponses spontanées apportées par le secteur informel, ou bien la solution est –elle dans la promotion des systèmes de transports conventionnels tels qu'ils existent dans les villes des pays développés ? »<sup>34</sup>*

Dans certains pays de l'UEMOA, (Bénin, Togo, Bénin) un atelier régional de concertation portant précisément sur l'impact du transport urbain à deux roues, tenu les 14 et 15 Novembre 2002 à Lomé sous l'initiative de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) et la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCAO) montre effectivement l'ampleur du phénomène.<sup>35</sup>

Au niveau économique, l'impact se lit non seulement à travers le volume du parc de taxis motos (83000 au Bénin, 40000 au Togo, et 2350 au Niger en 2000; effectifs estimés en 2002 respectivement à 160000,45000 et 2500) mais aussi à travers la création d'emploi et la fourniture de recettes fiscales.

Au niveau sécuritaire, l'activité du transport à deux roues comporte un impact néfaste sur la sécurité routière, l'environnement et la santé.

Ensuite, l'atelier a fait des remarques pertinentes : c'est une étude globale qui ne permet pas d'évaluer la rentabilité de cette activité au niveau local. Ainsi, cette rentabilité économique et locale de l'activité et la rentabilité financière pour les acteurs restent ouvertes et doivent être appréciées dans le cadre d'une étude bilan. Des normes doivent être prises pour mieux organiser et professionnaliser le secteur. Les conditions d'accès à l'exercice de cette activité doivent être définies.

Au Sénégal, les études effectuées dans ce sens sont souvent le fait de journalistes appelés à faire le point pour éclairer une situation et parfois d'étudiants engagés dans une recherche fondamentale et rarement de chercheurs animés par une action. VAN CHI BONNARDELL. R, chercheur à l'IFAN (Institut Fondamental d'Afrique Noire) faisait remarquer une crise des transports en commun et une baisse du marché des véhicules de transports depuis 1965- 1966 de 15% au profit d'un développement des deux roues. Cela

---

<sup>34</sup> MBASSI, E. in *transport en sursis ?* Op. Cité p25

<sup>35</sup> [www.board.org/dossier/2roues](http://www.board.org/dossier/2roues)

s'expliquait par le fait de la restriction d'origine administrative (limitation des délivrances de licences de transport mais aussi à cause des conditions socioéconomiques dégradantes. « La bicyclette par contre a devant elle le marché de plus en plus étendu que constitue le monde rural »<sup>36</sup>. A coté d'autres moyens de transports, la bicyclette selon VAN CHI BONNARDELL, a longtemps joué un rôle important notamment dans l'économie des populations rurales « si l'automobile assure au Sénégal l'essentiel des transports routiers, n'oublions pas que le Sénégal est composé de 75% de ruraux...elle ne concerne qu'une minorité de la population...lors qu'ils ont un transport à effectuer, les ruraux sénégalais ne disposent d'aucun véhicule à moteur. C'est par portage ou bien à dos d'âne et de plus en plus en recourant aux bicyclettes et aux charrettes qu'ils assurent le transport de leur production agricole depuis les champs jusqu'aux concessions, aux coopératives, aux marchés. »<sup>37</sup>

En définitive, nous pouvons retenir la richesse et la diversité des travaux effectués sur le transport aussi bien en Europe qu'en Afrique. Même si les stratégies, les méthodes et les préoccupations sont différentes d'un milieu à l'autre, les recherches continuent et se complètent.<sup>38</sup> Le transport apparaît donc comme un domaine social complexe dont la connaissance de ses différents aspects est indispensable à toute politique soucieuse d'une vie urbaine en harmonie. Ainsi donc, par exemple au Sénégal, dans une étude sur les études réalisées dans le transport urbain depuis 1980, BIROS (1993)<sup>39</sup> a recensé depuis cette date 57 études desquelles on peut tirer des renseignements : 6 seules ont une relation avec la mobilité et ses aspects sociaux. Le reste est dominé par les questions liées à l'offre et à sa structuration (33). Elles concernent principalement le chemin de fer, la SOTRAC (société des transports en commun) et les cars rapides et la politique des transports. « On retrouve là le divorce entre le souci de planification et de rentabilisation d'une part, nécessité de connaissance d'un secteur complexe de l'autre. »<sup>40</sup> On constate :

- La concentration de ces études sur l'offre de transport pour la majorité ;
- La prédilection de ces études pour trois (3) moyens ;
- L'ignorance de la demande de transport de marchandises ;
- L'absence de traitement en amont de la demande de mobilité, la marche à pied n'est pas abordée comme un mode de déplacement à part entière ;

---

<sup>36</sup> VAN CHI BONNARDELL.R, « Moyens de transports routiers au Sénégal » in bulletin de l'IFAN, série B N° 33, 1971, p96

<sup>37</sup> Ibid.P66

<sup>38</sup> GODARD, X. Les transports dans les villes du sud. La recherche de solutions durables KARTHALA, 1994 est directeur de recherche à l'INRETS et directeur scientifique de CODATU.

<sup>39</sup> BIROS (1993) est un auteur cité par KANE, C. (1999) OP cité p25

<sup>40</sup> KANE.C. Op. Cité p25

- L'absence d'études sur le secteur du transport informel qui, de nos jours, avec les clandos de Dakar, les VT de Kaolack les hippomobiles de M'bour et de Rufisque, constitue une véritable préoccupation pour les politiques urbaines. Face à ce thème, quelle attitude des pouvoirs locaux ? et quelle politique adoptée ?

## **CHAPITRE V : LA METHODOLOGIE**

### **I. Méthodes d'échantillonnage**

Comme méthodes d'échantillonnage, nous avons d'abord celle dite probabiliste avec comme technique, le choix au hasard des personnes à enquêter. Cette technique qui relève d'un choix arbitraire nous permettra d'interroger cinquante (50) conducteurs de VT.

A défaut d'une connaissance de l'effectif de notre population mère, ce procédé nous permettra de recueillir des informations qui intéressent toute la population mère.

Font partie de l'échantillon que les conducteurs trouvés dans le terrain et soumis au questionnaire. Ne font pas partie tous les autres conducteurs qui n'ont pas été interrogés. Néanmoins, cet échantillon se veut représentatif de l'ensemble des conducteurs qui ont fait de la conduite de VT une profession.

Ensuite, pour compléter nos informations la méthode d'échantillonnage non probabiliste s'impose à travers le choix de personnes, d'institutions, et de services compétents, tels que les polices, les stations de services et de vente d'essence, le tribunal régional, la mairie, la perception...

### **II. Techniques de collecte**

A ces méthodes d'échantillonnage seront ajoutées les techniques quantitatives de collecte comme le questionnaire et des techniques qualitatives de recueil d'information tels l'entretien semi directif, et des méthodes d'observation qualitative : l'observation participante et le récit de vie. La documentation occupera une part importante.

#### **II-1 Le questionnaire**

Il est composé de questions de faits et d'opinions. Administré à 50 personnes (Conducteurs de VT) prises au hasard soit dans les stationnements soit au cours d'une course, le questionnaire nous permet d'atteindre directement l'opinion et la position de la population cycle.

## II-2 Les entretiens

Ils sont nombreux et visent naturellement les services : les stations de vente d'essence, la mairie, le tribunal, les polices, la perception municipale et des personnalités du secteur.

Au tribunal régional, par exemple, nous avons rencontré maître COLY, greffier, monsieur MOU Hadji LY, chef du secrétariat du Parquet, et monsieur SYLLA un substitut du Procureur.

L'objet des entretiens repose essentiellement sur les aspects délictueux et déviants de l'activité, mais également de la politique pénale à l'endroit des VT.

Au niveau de la Mairie, monsieur Senghane M'BAYE, conseiller du maire, nous a édifié sur la politique de la Mairie qui est plutôt une politique d'ensemble de gestion, d'organisation, d'urbanisation de planification de la Commune. Toutefois la police veille au respect des normes et des mesures prises au sujet des VT et par ailleurs, la perception municipale gère le volet économique que génère l'activité. C'est à ce titre que les entretiens avec la Police Municipale et la perception ont été très instructifs.

D'autre part, des stations de service et de vente d'essence, les chauffeurs de taxis urbains, les garages mécaniques ont été la cible de nos entretiens. Mais aussi des personnalités telles que le père GALLO DIALLO, père fondateur de l'activité, et monsieur DIAW, le président de l'AKVS.

## II-3 La documentation

Elle est déterminante dans un travail de recherche scientifique et la richesse de l'information y est un élément indispensable. Pour aller à la recherche de l'information, nous avons fréquenté les centres de documentations et les bibliothèques suivants :

- la bibliothèque universitaire (BU) ;
- la bibliothèque de l'IFAN (Institut Fondamental d'Afrique Noire) ;
- la bibliothèque du CESTI (Centre d'Etudes des Sciences et Techniques de l'Information) ;
- la DPS (Direction de Prévision et de la Statistique) ;
- la DPS (Division de la Prévision et de la Statistique) de Kaolack ;
- le CREA (Centre de Recherches en Economie Appliquée) ;
- l'Internet.

### **III : Les méthodes d'observation**

Il s'agit de l'observation participante et du récit de vie. Les deux nous permettent de dépasser le questionnaire et les entretiens.

#### **III-1 L'observation participante**

Elle a duré une semaine du 06 au 14 Août 2004. Elle m'a permis de comprendre que l'activité est très contraignante ; que de jour comme de nuit les VT sont véritablement à côté des taxis, les principaux moyens de transport urbain. La nuit, l'activité change de physionomie : les VT se regroupent dans les endroits de grandes rencontres

#### **III-2 Le récit de vie**

La trajectoire de vie de Monsieur « A. », un conducteur de TV que nous avons rencontré et interrogé sur sa vie est riche en enseignements. Comme beaucoup de conducteurs de VT, notre interlocuteur est contraint par la force des choses à épouser cette profession.

Monsieur « A. », natif de Kaolack est issu d'une famille aux conditions de vie difficiles. Célibataire âgé de vingt huit ans (28ans), orphelin de père et de mère, il a été adopté par une tante qui vie à kassaville, un quartier du centre urbain.

Monsieur « A. » a grandi dans ce quartier au milieu des siens passant tout son temps à jouer au ballon, aller au cinéma et aux boites de nuit.

Durant son enfance, il s'est exercé en mécanique mais par manque de goût et de motivation, il n'a pas continué. A maintes reprises, il a été impliqué dans des cas de vols d'objets et aura fait deux fois la prison.

Devenant de plus en plus grand et conscient de sa situation, monsieur « A. » fini par gagner la confiance d'un proche qui lui confie son engin. Il affirme être habitué au métier pour avoir longtemps fait le « sirumaan » et semble aujourd'hui plus que jamais résolu à exercer ce métier, à défaut de trouver mieux, pour aider sa tante que gagne la force de l'âge.

#### **III-3 Difficultés rencontrées**

Ce serait un truisme que de dire nous avons rencontré des difficultés dans la réalisation de ce document aussi bien au niveau psychologique, au niveau de l'élaboration, de la saisie, de la codification qu'au niveau du terrain.

Au delà de la pesanteur psychologique qui nous hante tout au long de ce travail, c'est dans le terrain que nous avons rencontré de réelles difficultés liées à la nature de notre objet d'étude et aux conditions qu'il nous impose. Vu la mobilité qui caractérise le secteur, il nous a été difficile d'administrer notre questionnaire. Nous étions, pour contourner la difficulté, obligés de prendre le conducteur en location, ou lui assurer le prix d'une course quand ce dernier devait nous quitter pour un déplacement au moment de l'administration du questionnaire. Ils étaient cependant très accueillants et compréhensifs à notre égard.

Une des difficultés que nous avons rencontrée est celle liée à l'obtention de données statistiques sur la question. Au niveau du tribunal comme au niveau de la perception municipale et de la trésorerie régionale de Kaolack, nous avons été confronté à ce problème. Cela est dû à la nature des documents qui sont confidentiels. C'est ainsi que la méthode qualitative de recueil s'est imposée à nous à travers des entretiens.

Une autre de non moindre importance se trouve être le manque de document ayant traité explicitement sur le thème. Nous avons rencontré des difficultés liées à la documentation pour accéder à certains travaux qui ont été effectués sur le transport en général, et sur le thème des deux roues en particuliers ; travaux qui rendraient notre travail certes plus conséquent.

Il faudra dire que les études sur le secteur informel en matière du transport au Sénégal, sont moins nombreuses et très limitées. Face à la pauvreté de nos sources en matière d'analyse, il a fallu presque innover.

L'absence de données quantitatives eut pour conséquence, une connaissance approximative de l'effectif du parc de VT apte à la circulation.

Ce manque de données statistiques sur des secteurs spécifiques sur la commune, interpelle les autorités et la commune. Ainsi donc, l'analyse quantitative prendra moins de place dans notre étude.

## **CHAPITRE V : PRESENTATION DE LA REGION DE KAOLACK**

### **I. Situation géographique**

Située au centre ouest du Sénégal, la région de Kaolack est issue de la réforme administrative et territoriale de juillet 1984, correspond à une partie de l'ancienne entité géographique historique du Sine Saloum. Le royaume de Bal s'étendait de Kaolack à Kaffrine et de Kael au nord jusqu'au Rip au Sud. Elle constitue une zone importante du bassin arachidier.

Une des plus petite région du Sénégal (16010 km<sup>2</sup>), elle ne représente que 8% de la superficie totale du pays (197191 km<sup>2</sup>) elle se trouve à environ 200 kilomètres de la capital : Dakar

Le climat de type soudano sahélien est caractérisé par l'alternance d'une saison sèche assez longue et d'une saison de pluies assez courte (3 mois). En effet, depuis 1968, la région connaît es cycle de sécheresse avec une diminution progressive de la moyenne pluviométrique de 800 à 500 mm par an<sup>41</sup>

La région de Kaolack est répartie entre trois départements : Kaolack avec 188 km<sup>2</sup>, Nioro 2277 et Kaffrine 11853 km<sup>2</sup>. Elle se subdivise en dix (10) sous préfecture six (6) (Kaolack, Kaffrine ; Nioro Kounghoul, Gandiaye et N'doffane), quarante et une (41) communautés rurales et aujourd'hui plus de mille neuf cent cinquante sept (1957) villages.

Point de rencontre des voies routières allant d'Est en Ouest et du Nord au Sud, elle est limitée par les régions de Louga et de Fatick au nord, au sud par la Gambie, à l'Est par la région de Tambacounda et à l'Ouest par la région de Fatick.

## **II. Situation historique et démographique**

L'histoire de Kaolack est étroitement liée à celle de l'arachide. La traite de cette graine à l'époque coloniale en a fait, à partir de 1920, un comptoir de première importance. Par la suite, de sa population n'a cessé de croître.

A l'opposé des autres villes du Sénégal, la région de Kaolack a connu et connaît une expansion économique, démographique et urbaine rapide grâce à sa position géographique. La période coloniale avec l'introduction de la culture arachidière a produit un véritable boom du Sine Saloum et a favorisé un afflux contribuant massivement à l'évolution démographique. La situation géographique a joué un rôle très important dans le peuplement de la ville. L'exode rural est aussi une des principales causes de cette explosion démographique. De nos jours, la population a fortement augmenté. De 811258 habitants en 1988, elle est estimée à

1.100.938 en 2000 et à 1.128.128 habitants en 2001.<sup>42</sup> Nous pouvons envisager des conséquences de cette évolution surtout dans la mobilité urbaine et donc au niveau du transport.

---

<sup>41</sup> PARF 1996 in L'entreprenariat féminin comme un facteur de changement des rapports sociaux de genre et comme stratégie d'intégration au développement socioéconomique local :le cas des femmes de l'APROFES de Kaolack, Mémoire de maîtrise de sociologie, à L'UCAD par DIAGNE Maimouna,1999 .p.48

<sup>42</sup> Superficie et effectifs de population des entités administratives janvier 2000, doc du Ministère de l'Economie et des Finances DPS

### III. Vie économique

La participation à l'activité économique de cette région est importante. Ses recettes fiscales la plaçaient au second rang national derrière Dakar et attestent par là, la place primordiale qu'occupait la région.

Elle est une zone essentiellement agricole avec un taux de ruralité de 78%, fournissant à elle seule un tiers (1/3) de la production nationale. Cette production, cependant, est fortement perturbée en raison de la baisse pluviométrique notée ces dernières années.

La région produit également en dehors de l'arachide des biens vivriers dans des proportions variantes. En effet, la culture de l'arachide y fut imposée dès la fin du siècle dernier par les autorités coloniales. Elle procurait aux producteurs le numéraire nécessaire à l'achat des produits manufacturés, tandis que le vivrier était davantage orienté vers la consommation. Cette situation connaîtra quelques mutations qui vont dans le sens d'un appauvrissement aujourd'hui assez remarquablement identifié comme une crise.

Après avoir eu le mérite de placer le Sénégal sous une économie de marché, dans un contexte colonial, l'évolution de l'économie arachidière s'est affectée depuis l'indépendance autour de deux phénomènes. Premièrement, la séparation des circuits de commercialisation de l'arachide et des produits manufacturés, deuxièmement, la nationalisation du premier circuit, puis le retour partiel à l'écoulement privé en 1980.

En conséquence, la faillite de l'ONCAD (Organisation Nationale de Commercialisation de l'Arachide et ses Dérivés) créée en 1966 et dissoute avant la campagne arachidière de 1981, est une preuve de la crise qui s'est installée. *« Il est un fait que cette époque où les taux d'usure atteignaient 10% sur 6 mois et où la récolte était mangée avant d'être faite, cette époque de domestication incontrôlée, sans merci est ouvertement critiquée en comparaison de la situation qui fait de la traite arachidière, un monopole public Sénégalais. Dans le cadre strict des lois du capitalisme, l'étatisation aurait constitué tout à la fois un progrès dans l'exploitation du travail agricole, et consécutivement une régression dans la condition paysanne »*<sup>43</sup> C'est à cette crise du monde rural, que vient s'ajouter une série de sécheresse.

Malgré le rôle historique dans la commercialisation de l'arachide et cette crise, le bassin arachidier n'a pas réduit la gamme des activités qui s'y mènent. Il y eut une reconversion remarquable jusque dans le secteur informel.

---

<sup>43</sup> ALAIN Morice, (1981), p25

Le secteur industriel y est très dynamique et reste localisé dans la capitale. Entre autres, la Sonacos (Société Nationale de commercialisation des oléagineux du Sénégal) et les Salins du Saloum. Il y existe d'autres infrastructures très importantes :

- une centrale Diesel et une solaire qui desservent plus de 15000 abonnés ;
- une chambre de métier où 1863 artisans sont immatriculés ;
- une société de montage de motocyclette (Isency) ;
- une chambre de commerce où 1124 commerçants.

## **IV. Présentation de la commune de Kaolack**

### **IV-1 Position stratégique**

Des six communes de la région de Kaolack, à savoir Nioro, Kaffrine, Kounghoul, N'doffane, Gandiaye et Kaolack commune nous nous intéressons exclusivement à la dernière qui développe le plus le transport des vélos taxis. Elle est la plus grande ville de la région. C'est une ville située au centre Ouest du Sénégal, une ville carrefour ouverte aux routes nationales départementales et régionales et reliée à l'océan atlantique par le fleuve Sine Saloum. Sa position géographique fait d'elle une ville de forte mobilité sociale surtout avec l'exode rural.

### **IV-2 Situation économique**

Au point de vue économique, la ville connaît un passé florissant avec la traite de l'arachide et constitue aujourd'hui le poumon de la région. En effet, depuis l'implantation de la culture de l'arachide, la région est restée le bassin arachidier du pays. La principale activité reste le commerce en dépit du déclin de cette graine. Les infrastructures industrielles y sont concentrées et les activités socioéconomiques se diversifient.

### **IV-3 Le transport**

En matière du transport, en dehors du train et du trafic fluvial qui avait un passé riche, le réseau routier a très peu évolué pour la classe des routes nationales et régionales alors qu'en 2000, les routes départementales ont fortement régressées de 21,5% par rapport à 1999.<sup>44</sup> Aujourd'hui, il est assuré pour la majorité par la route. Concernant le parc automobile

---

<sup>44</sup> « Situation socioéconomique de la Région de Kaolack » in Service régional de Kaolack, éd 2000.

de la région, de 2041 unités en 1996 est passé à 4633 en 2000 soit une augmentation de 127%  
Le nombre de voiture particulier est cependant plus élevé <sup>45</sup>

L'espace urbain de la commune est divisé en trois zones : A, B et C et son parc automobile en trois (3) catégories ; les taxis collectif à itinéraires fixes, les « taxis toutes direction » et les cars de 25 à 42 places à itinéraire fixe

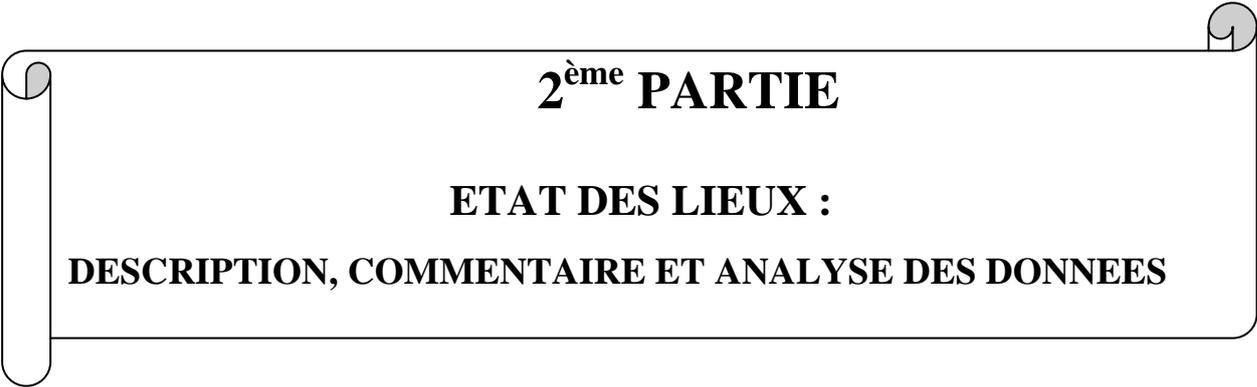
La tarification se fait en fonction de l'heure de la zone et de la catégorie. Plus on s'éloigne du centre, plus le tarif est élevé. Pour les taxis collectifs à itinéraires fixes, le prix par personnes s'élève à 100F CFA. Les cars de 25 à 42 places reliant la ville à ses périphériques fixent le prix par personne à 50 Fcfa. Quant aux taxis à toute direction, le prix est fixé comme suite : le jour ; zone A 350 F CFA ; zone B 400F CFA ; zone C 450 F CFA. La nuit, le prix pour la zone A est à 500 F CFA, zone B 550 F CFA ; zone C 600 F CFA<sup>46</sup> ; de nos jours ces tarifs ont été légèrement vus à la hausse.

NB : présentation de la zone d'étude cf. cartes annexes

---

<sup>45</sup> Ibid.

<sup>46</sup> SCR/KL « Tarifs urbains Région Kaolack à compter du 27/06/2000 » in service régional de Kaolack éd 2000



## **2<sup>ème</sup> PARTIE**

**ETAT DES LIEUX :  
DESCRIPTION, COMMENTAIRE ET ANALYSE DES DONNEES**

## CHAPITRE I : RAPPELS HISTORIQUES

Les débuts de l'activité vélos taxi à Kaolack remontent à la fin de la première moitié du 20<sup>ème</sup> siècle. En effet, c'est une activité très ancienne telle que les sources écrites comme orales le confirment. D'ailleurs, des autorités du pays aujourd'hui très âgés ont reconnu avoir utilisé ce moyen de transport à Kaolack, pour se déplacer ou pour se rendre à l'école.

### I - Les débuts de l'activité : le vélo pédale

Tout d'abord, il convient de reconnaître que le transport des vélos pédales a précédé celui des vélos moteurs et probablement celui des taxis dans cette ville; du reste comme le prétendent les propos de monsieur Gallo Diallo, que nous avons rencontré, reconnu comme le père fondateur de l'activité vélo taxi à kaolack.

*«C'est en 1948 que la ville de Kaolack a accueilli son premier vélo taxi à l'heure où il n'y avait pas de taxi dans la ville. Je l'avait acheté pour mes déplacements personnels, mais les voisins du marché me le prenaient souvent pour les déplacements inopinés au prix de 10 F, 20 F ou 25 F CFA selon la distance »<sup>47</sup>.*

### II- Le vélo moteur : les débuts d'une activité prodigue

En 1956, la commune accueille son premier vélo moteur en tant que vélo taxi *« l'activité était juteuse, j'ai eu l'initiative d'acquérir un vélo moteur en crédit auprès de mon oncle grand commerçant au prix de 5000 F. Les autres ont suivi en louant l'appareil pour leurs besoins pressants »<sup>48</sup>*

Cette activité commença alors à intéresser quelques rares personnes qui pouvaient se procurer un engin. C'est alors que trois mois plus tard, un fonctionnaire de la poste acquit en même temps trois vélos moteurs, un ami du nom de Diaw en achète un. Et déjà à cinq on s'organisait en fixant l'heure à 200 F. (Diaw ici est le père de R. Diaw président de l'AKVS) Dès lors, on voit qu'on passe d'une activité, d'une profession éclatée, atomisée où régnait la débrouillardise à un système organisé. Alain MORICE nous rappelle l'histoire de cette activité, en lien avec ce que nous avons dit.

*« Au commencement c'est-à-dire après la première guerre mondiale ; des jeunes commerçants prirent l'initiative de racheter de vieux cadres de vélos. Une fois renoués les vélos étaient loués. Les clients potentiels ne manqueraient pas ; Kaolack était alors la*

---

<sup>47</sup> Babacar, DIONE, « face a la concurrence, les taximen ne paient plus des taxes depuis des mois » in Sud Quotidien n°2209, du 16 Août 2000, p6

<sup>48</sup> Ibid. p6

*première ville arachidière dans toute l'Afrique occidentale. En tant que point de traite, elle attirait chaque année au moment de la commercialisation de l'arachide un grand nombre de cultivateurs qui venaient échanger leurs récoltes contre les biens manufacturés ; en tant que ville située dans zone arachidière en saison humide, (la saison du travail agricole) la visite des travailleurs temporaires venus cultiver depuis la région du fleuve Sénégal. Elle était donc en permanence un lieu de passage ; et c'est cela qui a assuré le succès de la location de vélos. Plus tard (il y'a plus de 20 ans) la profession s'est matérialisée et l'on est passé de la location au système actuel de taxis. Car la possession d'un capital plus coûteux et plus fragile eut deux conséquences : la séparation des fonctions de propriétaire et d'utilisateur et un contrôle accru sur les nouveaux engins. C'est semble -t-il uniquement par la suite que des personnes étrangers au métier commencèrent d'acheter des cyclomoteurs dans le but de les confier à un conducteur. »<sup>49</sup>*

## **CHAPITRE II : DESCRIPTION DE L'ACTIVITE**

L'activité de vélo taxi dans son principe est facile à décrire. Il suffit pour se rendre d'un lieu à l'autre de la ville, d'interpeller un conducteur de vélo taxi. Le conducteur ou le client se met, soit sur la selle arrière ou le porte bagage, soit prend le guidon. A destination, le client paie une somme préalablement négociée qui peut s'élever de 100F à 400F CFA selon la distance.

Cependant, l'activité est plus complexe dans la réalité, car elle s'expose à l'illégalité. En tant que phénomène social, il subit des mutations en s'intensifiant.

### **I. Le personnel**

Il s'agit notamment des propriétaires, des conducteurs et des apprentis. En effet, les jeunes ne sont que très rarement les propriétaires de leur engin. Il faut savoir comme nous le rappelle ici, monsieur Alain MORICE, qu'un cyclomoteur coûte au Sénégal presque deux fois plus cher qu'en France par exemple, et que son achat, compte tenu du bas niveau de vie, représente donc une véritable fortune, en l'occurrence dans un contexte de crise générale et de paupérisation.

Le système des vélos taxis s'apparente, dit-on, à celui du fermage. Une personne disposant d'un revenu fixe (fonctionnaire, employé, retraité, policier, douanier femme de ménage avec

---

<sup>49</sup> MORICE, A. In Transport en Sursis ? 1981 OPCIT, P87

l'appui des crédits mutuels), achète un cyclomoteur pour le confier à un jeune. Celui-ci est souvent un parent ou un familier.

### I-1. Les conducteurs

Ils sont en majorité des adultes et des jeunes sans qualification professionnelle, non scolarisés ou faiblement.

En réalité, ils sont natifs de la ville ou proviennent des autres régions ou de l'exode rural de plus en plus accru sous l'effet de la baisse pluviométrique et de la crise généralisée. Ils sont en général, issus de milieux pauvres, d'ethnies et d'horizons divers, tel que le souligne Monsieur SYLLA, un substitut du Procureur de Kaolack ; ils sont des saisonniers, des marginaux, des natifs de la ville à l'instar de monsieur « A » qui nous a relaté son histoire de vie.

Si d'aucuns épousent le métier par contraintes, d'autres plus conscients choisissent délibérément la profession pour obtenir un permis de conduire, préparer un voyage à l'étranger, assurer la dépense quotidienne etc. ils choisissent le métier rarement pour y demeurer, mais pour un métier de passage.

### I-2. Les apprentis

Ils interviennent en troisième position après le propriétaire et le conducteur officiel (celui ayant effectué le contrat). Etant donné que c'est un métier très contraignant, qu'une tierce personne prend au conducteur l'engin au moment de la pause pour lui verser une certaine somme. Ce dernier est communément appelé « *sirumaan* », (celui qui se contente des miettes) car il ne prend l'engin que quand le véritable conducteur est sûr d'avoir atteint la somme convenue pour le versement journalier. Le « *sirumaan* » est donc bien connu du conducteur et pas forcément du propriétaire.

En conclusion, hormis la confiance qui lie le conducteur de VT au propriétaire, le premier doit verser chaque jour, une somme fixée pour le contrat. Celui –ci n'a pas à contrôler les gains journaliers de son présumé mais tout simplement se contenter de son gain journalier.

### I-3. Les propriétaires

Ce sont généralement des fonctionnaires, des retraités, des femmes de ménage. Ce sont des personnes entreprenantes qui possèdent un revenu. Telle que le souligne Alain Morice, « *les conducteurs de VT ne sont que très rarement les propriétaires de leurs engins. Il faut savoir*

*qu'un cyclomoteurs coûte au Sénégal presque deux fois plus cher qu'en France par exemple, et que son achat, compte tenu du bas niveau de vie, représente donc une véritable fortune »*<sup>50</sup>

## **II. Les contrats et les versements**

Les versements sont le plus souvent quotidiens et sont établis par un contrat qui est la plupart du temps oral. En effet, la somme fixée pour le versement s'élève de nos à 2000 F CFA. Elle varie selon le temps et le contexte. De 3000F, elle est passée à 2500, puis à 2000. Comme on le constate, le chiffre est à la baisse car, les V T sont aujourd'hui très nombreux et la concurrence forte. Il peut arriver qu'un conducteur de V T contracte un versement en deçà de cette somme. Dans ces cas, le propriétaire de l'engin est souvent un parent proche soucieux d'aider le conducteur.

## **III. Le matériel**

Tout au long de l'histoire des VT, différentes marques ont été utilisées :

D'abord, après les vélos à pédales de marques solex, il y'eut les mobylettes de marque P.54 (Peugeot 54) de provenance Française. Elle fut emportée ou fabriquée par Isency une usine de montage de mobylette implantée à Kaolack depuis 1976. C'est une marque résistante, mais chère pour la circonstance. Cet engin neuf coutait 690.000 F CFA environ. Celle d'occasion pouvait revenir entre 300 à 400.000 F CFA. Ainsi, son prix élevé limita son expansion.

Ensuite, les engins de marque P154, de la même marque mais plu chère encore. De 600 à 700.000 F CFA la neuve, cette mobylette de même que la première, n'a pas fait l'objet d'une grande expansion.

Simultanément, la mobylette de marque .B.B entrain elle aussi dans le champ. Moins chère que les précédentes, (400000 F CFA la neuve), elle était reprochée pourtant peu commode pour ce type de travail.

Enfin, plus récemment vers les années 1991-2000, une autre marque de cyclomoteur fait son apparition. Il s'agit de la maque SI, de provenance italienne, celle-ci arrive sous forme de pièces détachées dans des conteneurs déclarés comme contenant de la ferraille. Une fois à destination, les pièces sont montées par les professionnels du métal rompus à cette tache. Dans ses débuts, la marque revenait à 100. 000F CFA seulement. De nos jours en raison de l'intérêt qu'on lui accorde, l'engin revient à 200 à 250 000 F CFA.

---

<sup>50</sup> Transport en sursis ; p85

Telle qu'une observation du terrain nous le prouve, le parc de VT est essentiellement constitué aujourd'hui de cette marque.

#### **IV. Les garages**

Dès 1981, Alain MORICE un chercheur attaché au CNRS attirait l'attention sur ce qu'il convient d'appeler garage, c'est une unité sociale placée sous l'autorité d'un responsable dont les règles même si elles ne sont écrites sont contraignantes, et sur le caractère fortement structuré des activités dites informelles. Dans le cas des VT de Kaolack nous avons rencontré une organisation très poussée, bien que n'étant pas officielle.

*« Pour donner une idée du caractère fortement structuré de ce métier que certains rangeraient dans la catégorie du secteur non structuré, il suffira de rappeler que l'allégeance à un garage est subordonnée à l'adhésion au syndicat du parti socialiste au pouvoir, la CNTS (Confédération Nationale des Travailleurs Sénégalais. La cotisation est versée une fois pour toutes au moment de l'arrivée dans le garage. Il n'existe pas à notre connaissance de taxi mobylette inorganisé (sauf occasionnellement) une deuxième condition il fallait avoir 18 ans, âge légal au Sénégal pour conduire un cyclomoteur. » Par ailleurs dans chaque garage on trouve un responsable dont l'autorité s'exerce dans tous les aspects de la vie professionnelle, est reconnue pour trancher le nombreux litiges, soit entre jeunes, soit entre le garages et les autorités, d'autre part, autorité du responsables du garages du marché est reconnue par tous au niveau de la cité toute entière. »<sup>51</sup>*

En outre, les rôles des responsables de garages consistent :

- à soutenir leurs protégés face à la police lors que certains jeunes font un usage abusif de leurs engins ;
  - à arbitrer les conflits entre conducteurs en particulier lors qu'il y'a plusieurs conducteurs pour un seul engin ;
  - à collecter les cotisations et gérer les caisses du syndicat ;
  - à Recueillir les contributions extraordinaires pour faire face aux contraventions, aux conséquences d'un accident, ou bien aux dépenses occasionnées pour une cérémonie religieuse dans une famille ;
  - à Procéder aux réparations, soit personnellement, soit en conseillant les conducteurs.
- Aujourd'hui, les garages ont fortement évolué en nombre et les responsables perdent

---

<sup>51</sup> Transport en Sursis ? Opcit p85

de plus en plus, leurs rôles traditionnels. Nous y reviendrons dans l'analyse du phénomène.

## **V. Les causes et origines de la réglementation en vigueur**

Depuis quelques décennies, un intérêt particulier est accordé à cette activité. En effet, face aux exactions que connaît le champ du transport à Kaolack, quelques mesures réglementaires ont été apportées pour résoudre les conflits fréquents. Ces mesures viennent donner une allure de légalité à cette activité.

Disputant le marché avec les conducteurs de taxis urbain, les conducteurs de VT se trouvaient dans une situation illégale puisqu'ils ne payent pas de droits au même titre que ces premiers et leur ravissaient les clients surtout aux abords des gares routières. Ils deviennent de ce fait, les adversaires des « taximen », et donc, des compétiteurs déloyaux. Cette concurrence, explique en partie, les fréquentes grèves dites de protestation contre l'activité moto taxi en 1985, et tout dernièrement en 2000. Cette dernière en date fut très chaude avec des répercussions socioéconomiques dramatiques, (mort d'homme, grèves générale du Syndicat National des Transporteurs du Sénégal).

Par ailleurs, la fréquence des accidents de circulation, l'indiscipline des conducteurs de VT, leur caractère puéril et narquois font partie des raisons évoquées pour justifier la grève.

## **VI. Esquisses de la réglementation de 2000**

Pour mettre fin à la grève, un conseil ministériel fut tenu le mercredi 23 Août 2000. Les objectifs du CRD étaient clairs <sup>52</sup>:

- recenser tous les VT qui doivent faire l'objet d'une identification au niveau de la DTT/KL.
- Leur octroyer un permis de conduire de mobylette de moins de 125 m<sup>3</sup>
- Le port obligatoire du casque pour le conducteur et le client.
- L'acquisition d'un assureur.

Suite à ce conseil, la Mairie de Kaolack prend les choses en main. Les mesures suivantes furent retenues lors d'un conseil municipal.

1- un abonnement à la perception municipale pour l'obtention d'un numéro de mise en circulation en raison de 7500 f CFA la carte et un renouvellement mensuel pour 2000 f CFA.

---

<sup>52</sup> Le Soleil, n°9062, p 7 et le n°9070, du Jeudi 24 Août 2000

2-l'obtention d'un permis de conduire (A1 ou A) à la Division des Transport Terrestres de kaolack.

3-une peinture conventionnelle pour l'identification de VT.

4 l'acquisition d'une vignette à la DTT/KL.

En définitive, telles sont là les mesures réglementaires que la mairie en concertation avec les responsables des VT, a arrêtées et sur lesquelles les polices municipale et d'Etat doivent veiller au respect.

## **VII. Les délits et les infractions**

### **VII-1 Les délits**

Dans le cas qui nous concerne, nous entendons par délit, tout acte posé qui va à l'encontre du droit commun et du code pénal imputable à une peine. De faite, les délits qui gravitent autour de l'activité VT sont de nature diverse. Le plus fréquent est l'abus de confiance. D'après Mou hadji LY chef du secrétariat du tribunal de Kaolack, au cours d'un mois, il peut se passer trois à quatre cas. Selon Maître COLY greffier en service, l'activité est un fort lieu de délinquance.

Il existe d'autres types de délits tels que le vol simple, vol en réunion simulation de vol, vol avec agression, des accidents. L'année 2000 a connu des meurtres liés à cette activité dans les secteurs de Koundame et Sara. Notre interlocuteur précise que ces temps derniers il y'a une recrudescence des agressions après un répit au cours des années 2002 et 2003. Suite à un démantèlement d'un gang de malfaiteurs en Avril dernier, il note que cela est dû en partie au recouvrement de liberté de certains délinquants emprisonnés depuis 2000.

### **VII-2 Les infractions**

Les infractions sont des délits, mais en matière pénale, elles sont moins graves par la pénalité qui leur est imputée.

Dans le cadre strict d l'activité VT, les infractions relèvent du non respect des mesures réglementaires. Hormis, le non respect de la carte d'abonnement de la taxe mensuelle, la non-conformité à la couleur, l'absence de vignettes ou de permis de conduire qui sont des délits fréquents, la détention d'un faux permis ou de carte d'abonnement est un délit très grave. D'autre part, des comportements malveillants des conducteurs de VT sont condamnables

## **VIII. Politique pénale à l'endroit des VT**

En réalité, il n'y a pas de politique pénale particulière à l'endroit de l'activité. Toutefois, le tribunal travaille en étroite collaboration avec les polices et la gendarmerie. En cas de délit grave, il ouvre une enquête pour déterminer les conditions en s'appuyant sur une plainte qui arrive au parquet, ou sur un rapport de la police ou de la gendarmerie. Quand il est nécessaire, la population est avisée, sensibilisée sur la question. Le plus souvent, la pénalité imputée en cas d'abus de confiance est de deux ans.

Selon la nature et la gravité du délit, le tribunal peut faire recours à la médiation pénale, ou à d'autres voies qui lui sont autorisées pour rendre justice.

## **IX. Attitude de la police**

La police d'Etat et la police municipale sont les deux polices qui interviennent régulièrement et veillent en permanence pour le respect des clauses municipales, concernant l'activité.

La police municipale comme telle est plus regardante sur la carte d'abonnement, la conformité de la couleur, la vignette que sur l'obtention du permis de conduire qui relève du contrôle de la police d'Etat. Toute fois, cette séparation n'a pas lieu, car la police a droit de regard sur toutes infractions routières quelque soit la nature dans le cadre des mesures municipales.

## **X. Les conditions d'acquisition de l'abonnement**

### **X-1 -Itinéraire de mise en circulation**

La mobylette peut être acquise à l'état neuf ou occasionnellement. Pour la mettre en circulation comme VT il faut se présenter au guichet de la perception municipale et de la trésorerie régionale de Kaolack prémuni d'un dossier comprenant :

- la facture de vente de l'engin ou d'un acte de vente légalisée ;
- la carte nationale d'identité ou un permis de conduire ;
- la somme de 7500 f CFA pour le droit d'adhésion renouvelable en raison de 2000 francs la mensualité.

### **X-2 -Mesures sécuritaires au niveau de la perception**

Elle dispose d'une fiche de contrôle comportant :

Une photocopie légalisée conforme au dossier de dépôt conservé à la perception.

Une fiche d'abonnement comportant :

1 : Le numéro de série par ordre d'arrivée qui reste le numéro d'identification de l'engin ou son numéro de mise en circulation ;

2 : le nom du propriétaire ;

3 : la date et le lieu de naissance ;

4 : les douze mois de l'année (les mensualités pour le renouvellement de la carte).

Dans ce cas on remarque que le permis de conduire et la vignette ne sont pas exigés pour l'obtention de la carte d'abonnement ou du numéro de mise en circulation.

## CHAPITRE III. COMMENTAIRE PARTIEL DES TABLEAUX

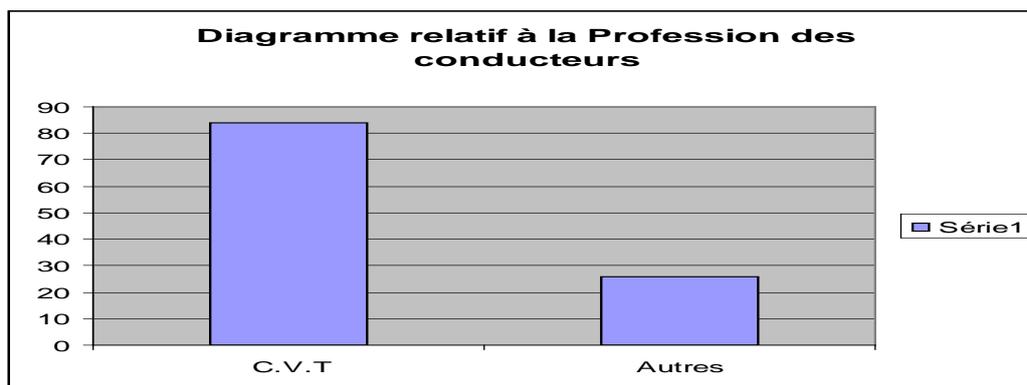
### a) Tableau général des variables

effectif	Situation Matri- moniale	Age du conducteur	Organi- station	Heure Des- cente	Durée & Profes- sion	Profes- sion	Assu- rance	Con- trat	Eth- nie	Per- mis	Niveau instruc- tion
1	1	1	2	1	2	2	1	1	2	2	2
2	1	2	2	3	1	1	1	1	1	2	1
3	1	2	2	1	1	1	1	1	4	2	2
4	1	2	3	1	2	1	1	1	1	1	1
5	1	4	1	1	1	1	1	1	2	2	2
6	1	3	2	2	3	1	2	1	1	2	1
7	2	3	3	1	1	1	1	2	2	2	1
8	1	1	1	2	2	1	1	1	4	2	1
9	1	3	2	3	1	2	1	1	1	1	1
10	2	2	2	3	2	1	1	1	3	2	2
11	1	4	2	2	3	2	1	1	3	2	2
12	1	2	4	1	2	1	1	1	1	2	2
13	1	2	3	1	1	2	1	1	3	1	1
14	1	3	4	1	3	1	1	2	1	2	2
15	1	2	4	1	2	1	1	1	3	2	3
16	2	3	4	2	2	1	1	1	1	2	4
17	1	1	3	2	1	2	1	2	3	2	2
18	1	4	4	1	3	1	1	2	1	2	3
19	1	4	2	2	2	1	1	1	4	2	3
20	1	4	4	2	1	1	1	1	3	2	1
21	1	3	2	1	3	1	1	1	3	1	1
22	2	4	4	3	2	1	1	1	4	1	1
23	1	5	4	2	2	1	2	1	2	2	2
24	1	5	2	1	1	1	1	1	1	2	2
25	1	3	4	1	1	2	1	1	4	2	3
26	2	4	4	2	3	2	1	1	1	1	3
27	1	1	2	3	3	1	1	1	4	2	3
28	1	2	3	2	1	1	1	1	2	2	1
29	2	4	4	1	3	1	1	1	2	2	2
30	1	3	2	3	1	1	1	1	2	2	4
31	1	4	2	3	3	1	1	2	1	2	3
32	3	2	4	1	2	1	1	1	4	2	2
33	1	4	2	3	2	1	1	1	3	2	3
34	1	2	4	2	2	1	1	1	4	2	2
35	2	2	3	1	1	1	1	1	4	1	3
36	1	3	4	1	2	1	1	2	2	2	1
37	1	5	4	3	2	1	1	1	4	1	3
38	2	4	4	2	1	1	1	1	4	2	2
39	1	5	3	1	2	1	1	2	4	2	4
40	2	3	4	3	1	1	1	1	1	2	3
41	2	5	4	1	1	1	1	2	2	1	4
42	1	5	4	3	1	1	1	1	2	2	1
43	1	2	4	3	1	1	1	1	2	2	1
44	2	3	4	1	2	1	1	1	4	2	1
45	1	2	2	1	1	1	1	2	4	2	2
46	3	4	4	1	2	1	1	1	3	2	3
47	1	3	4	3	1	1	1	2	4	1	2
48	1	5	4	2	2	2	1	1	2	2	2
49	2	5	4	2	1	1	1	1	3	2	1
50	1	2	4	1	1	1	1	1	2	2	2

Le tableau ci-dessus représente les grandes variables ressorties de notre questionnaire. Pour une meilleure lecture, nous avons recensé onze (11) variables placées au niveau des colonnes et codées les modalités de chaque variable. Il se lit dans le sens des colonnes. Par exemple, à la variable situation matrimoniale, le chiffre 1 correspond à célibataire, le chiffre 2 représente les mariés et 3 les divorcés. Ainsi, le décompte de ces chiffres au niveau de la colonne de la variable situation matrimoniale, permet de connaître le nombre exact de célibataires, de mariés et de divorcés. Ce même procédé est appliqué à toutes les autres variables du tableau.

b) La Profession des conducteurs

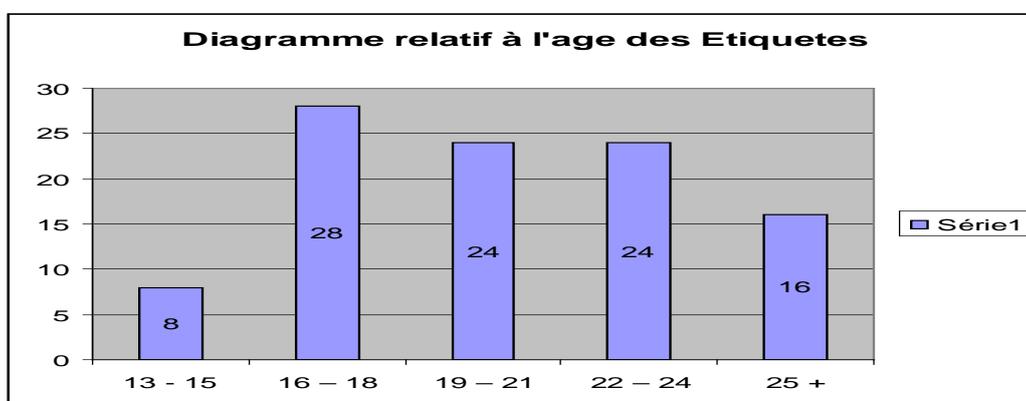
code	Profession	Effectifs	Pourcentage
1	C.V.T	42	84
2	Autres	8	26
///	Total	50	100



Ce tableau relatif à la profession des conducteurs de vélo taxi, nous révèle que sur un total de cinquante ( 50 ) personnes interrogées, quarante deux personnes soit quatre vingt quatre pour cent ( 84%) de cette population se reconnaissent et s'identifient à travers cette profession. Toutefois, vingt six pour cent (26%) déclarent qu'elles n'ont pas pour profession la conduite de V.T. On peut dès lors penser qu'elles l'exercent occasionnellement ou exercent plusieurs métiers à la fois.

### c) l'Age des Enquêtes

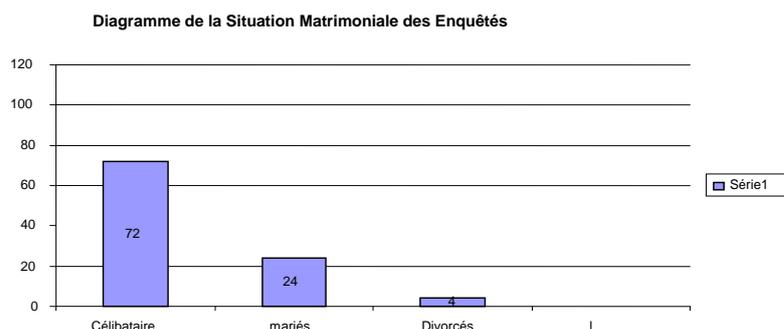
CODE	Age	EFFECTIFS	Pourcentage
1	13 - 15	4	8
2	16 - 18	14	28
3	19 - 21	12	24
4	22 - 24	12	24
5	25 +	8	16
///	Total	50	100



Le tableau relatif à l'âge des enquêtés fait remarquer le caractère fortement jeune de la population qui compose notre échantillon : plus de cinquante pour cent ( 50%) de la population interrogée a un âge compris entre seize (16) et vingt quatre ans ( 24 ans ). Néanmoins, il existe des adolescents et des adultes.

### d) : La situation matrimoniale et age des Enquêtés

CODE	Situation matrimoniale	Effectifs	Pourcentage
1	Célibataires	36	72
2	Mariés	12	24
3	Divorcés	2	4
///	Total	50	100



Ce tableau de la situation matrimoniale des enquêtés fait apparaître une nette majorité des célibataires soit soixante pour cent (72%). Les mariés ne représentent que vingt quatre pour cent (24%) de la population totale de notre échantillon et les divorcés quatre pour cent (4%).

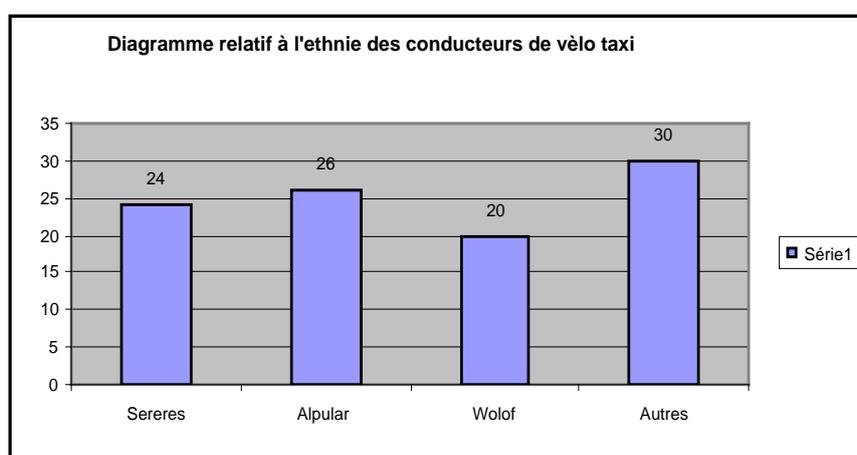
e) : tableau Croisé de l'âge et de la Situation matrimoniale

Age	1	2	3	4	5	Total
1	4	11	8	7	6	36
2	0	2	4	4	2	12
3	0	1	0	1	0	2
Total	4	14	12	12	8	50

Pourtant, ce tableau croisé de la variable âge et de la situation matrimoniale permet de savoir que des trente six (36) célibataires recensés, vingt et un (21) ont un âge compris entre dix neuf (19) et vingt et cinq (25) ans et plus ; et sont donc par conséquent sensiblement en âge de se marier : soit quarante deux pour cent (42%) de la population totale. Nous remarquons du reste que les personnes mariés sont très faiblement représentées : vingt quatre pour cent (24%).

f) : relatif à l'ethnie de l'enquête

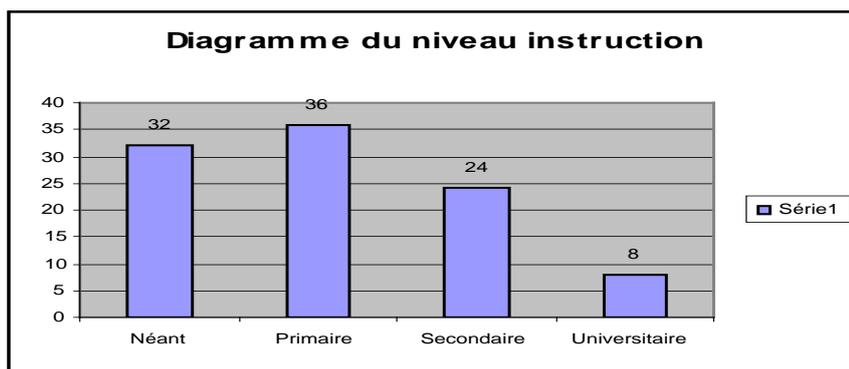
CODE	Ethnie	Effectifs	Pourcentage
1	Sereres	12	24
2	Alpular	13	26
3	Wolof	10	20
4	Autres	15	30
///	Total	50	100



Ce tableau est révélateur du caractère pluri-ethnique de la population de notre échantillon et probablement de la ville de kaolack. Ce qui est intéressant à noter c'est qu'en dehors des ethnies que nous avons préalablement déterminées dans le questionnaire, nous avons pu noter que la proportion des ethnies anonymes (autres) est fortement représentée : trente pour cent (30%).

g) : du niveau d'instructions

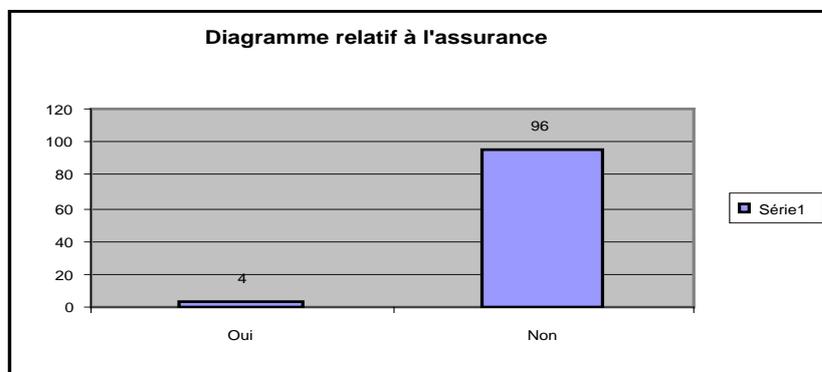
CODE	Niveau Scolaire	Effectifs	Pourcentage
1	Néant	16	32
2	Primaire	18	36
3	Secondaire	12	24
4	Universitaire	4	8
///	Total	50	100



Ce tableau relatif au niveau d'instruction illustre à notre avis le niveau d'instruction d'ensemble de la population mère qu'est l'ensemble des conducteurs de VT. Il traduit un niveau d'instruction d'ensemble assez faible. Trente deux pour cent (32%) sont analphabètes, trente six pour cent (36%) ont reçu une instruction scolaire primaire et huit (8) pour cent seulement sont d'un niveau universitaire. Cela en dit beaucoup sur le niveau de formation et d'instruction de notre population.

h) : l'Assurance

CODE	Assurance	Effectifs	Pourcentage
1	Oui	2	4
2	Non	48	96
///	Total	50	100

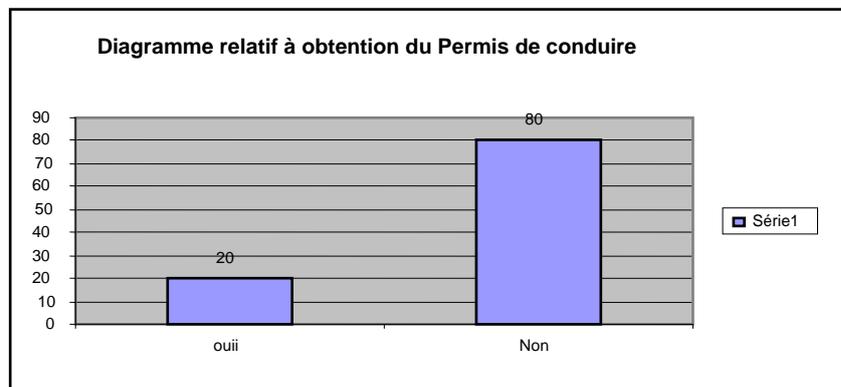


Quant à ce qui concerne maintenant l'activité comme telle, le tableau relatif à l'obtention du permis de conduire, nous édifie sur la fragilité de la pratique de VT. Quatre

vingt seize pour cent (96%) des personnes interrogées ne sont pas assurés dans cette profession. Ce qui est sûr c'est bien que deux personnes aient répondu par l'affirmatif, les conducteurs de VT ne sont pas assurés à kaolack.

i) : tableau relatif à l'obtention du Permis de conduire

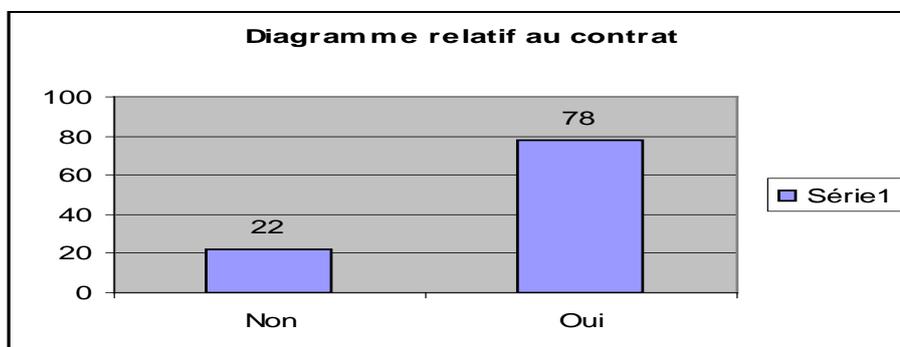
CODE	Obtention de permis	Effectifs	Pourcentage
1	Oui	10	20
2	Non	40	80
///	Total	50	100



S'agissant de l'obtention du permis de conduire, vingt pour cent (20%) ont répondu par l'affirmatif alors que quatre vingt pour cent (80%) déclarent n'avoir pas obtenu le permis de conduire. Cela est révélateur du non respect des mesures de réglementation de l'activité en vigueur. La clandestinité est un fait.

j) Tableau relatif au contrat

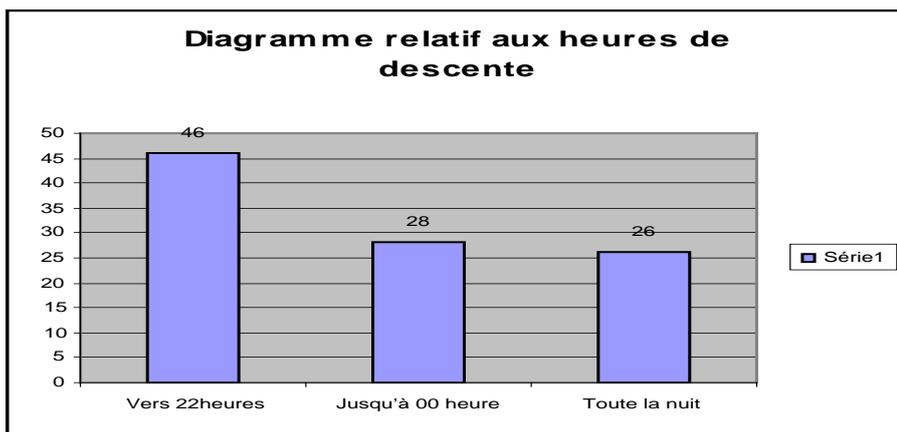
CODE	Contrat	Effectifs	Pourcentage
1	Non	11	22
2	Oui	39	78
///	Total	50	100



Le tableau relatif au contrat qui lie le conducteur de VT au propriétaire de l'engin, malgré les efforts de réglementation de la pratique, révèle un pan de l'informel qui caractérise la pratique de VT. Les contrats sont très fréquents : soixante dix huit pour cent (78%). Cependant, la plupart de ceux là, sont tacites et oraux. Du reste, la proportion de ceux qui ne sont pas sous contrat soit vingt deux pour cent (22%), révèle que certaines personnes travaillent pour leur propre compte.

k) Tableau des heures de descente

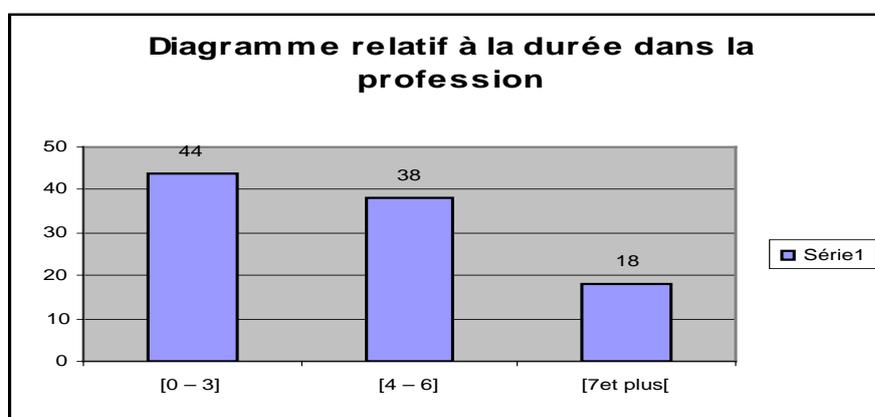
CODE	Horaire de descente	Effectifs	Pourcentage
1	Vers 22heures	23	46
2	Jusqu'à 00 heure	14	28
3	Toute la nuit	13	26
///	Total	50	100



Ce tableau montre que les VT roulent en permanence vingt quatre heures sur vingt quatre dans l'espace urbain même si une baisse de l'effectif des conducteurs y est notée au fur et à mesure que l'on avance tard dans la nuit. La moitié de notre échantillon descend aux environs de vingt deux heures (22h) soit quarante six pour cent (46%). Malgré tout, il existe des conducteurs qui fonctionnent en permanence toute la nuit.

1) : Durée dans la Profession

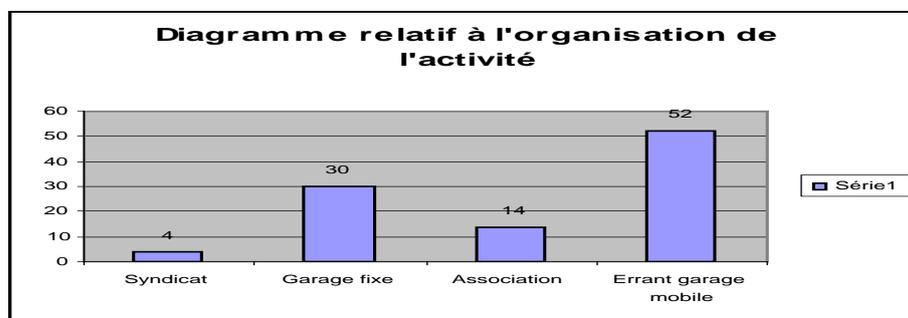
CODE	Nombre d'années	Effectifs	Pourcentage
1	[0 – 3]	22	44
2	[4 – 6]	19	38
3	[7et plus [	9	18
///	Total	50	100



Ce tableau indique également une baisse de l'effectif dans le temps. Par exemple, quarante quatre pour cent (44%) ont fait dans cette activité, une durée comprise entre zéro et trois ans [0 – 3], trente huit pour cent (38%) entre quatre à cinq dans ce métier tandis que dix huit pour cent (18%) seulement y ont passé plus de sept ans. L'effectif baisse en fonction du nombre d'années. En tout état de cause, notre échantillon a révélé que le métier de VT est une profession de passage à Kaolack. C'est peut être, ce qui explique la forte proportion des jeunes dans ce secteur.

m) : L'organisation de l'activité

CODE	Type d'organisation	Effectifs	Pourcentage
1	Syndicat	2	4
2	Garage fixe	15	30
3	Association	7	14
4	Errant garage mobile	26	52
///	Total	50	100



L'organisation de l'activité est un aspect très important de la question. Les trente pour cent (30%) des conducteurs affirment qu'ils ont des garages fixes. Cinquante deux pour cent (52%) par contre affirment le contraire. Là, on voit une nette majorité de ceux qui n'ont pas de garages fixes et errent par conséquent dans l'espace urbain ou garent un peut partout en quête d'un client éventuel.

S'agissant de la vie associative ou syndicale nous remarquons que quatre pour cent (4%) seulement affirment appartenir au syndicat du marché contre quatorze pour cent (14%) qui appartiennent à une association. Ces deux structures sont pourtant nécessaires pour une bonne organisation de l'activité et pour la défense des intérêts collectifs et individuels. Ce qui est sur

prenant, c'est que le syndicat, selon nos sources<sup>53</sup>, tend à disparaître au profit de l'AKVS. Le faible pourcentage de ceux qui appartiennent à ladite association, montre que celle-ci n'est pas connue de tous, malgré le travail qu'elle déploie dans le domaine de l'instruction, de l'éducation et du social ; cela en collaboration avec ENDA et ASBEF...

## **CHAPITRE IV : COMMENTAIRE D'ENSEMBLE DES DONNEES**

Nous concevons le transport apparaît ici comme un champ au sein duquel, différents acteurs sont en jeux. Ces acteurs sont en l'occurrence, les CVT, et les taximen. Ce champ est divisé en deux secteurs : celui dit formel et l'autre dit informel. Le premier regroupe tous les conducteurs officiels des cars et des taxis urbains, l'autre comporte les conducteurs des hippomobiles et des VT. Ces derniers, d'une part, constituent à mon avis, un même corps, donc une même catégorie socioprofessionnelle. Ils s'opposent de l'autre au taximen bien organisés même en syndicat et officiellement et légalement reconnus pour le transport des personnes en milieu urbain. Il s'agit de deux catégories qui se disputent l'espace urbain et la clientèle : l'une est officiellement admise, l'autre est tolérée. Etant donné la nature de la concurrence, et les effets de celle-ci souvent néfastes dans la dynamique de la vie urbaine ; étant donné l'ampleur et les formes que peut revêtir cette concurrence, (grèves violentes), nous nous intéressons à la compréhension et à l'explication de ce champ que constitue le transport et en partie à son secteur informel : les vélos taxis.

Dans cette tâche, le questionnaire et les entretiens en plus des méthodes d'observation telles que l'observation directe le récit de vie nous permettrons de mieux comprendre l'activité dans son ensemble.

### **I. Les conducteurs**

Les tableaux relatifs aux conducteurs des vélos taxi nous ont livré plusieurs informations qui confirment les aspects de leur situation décrite plus haut. Les conducteurs de VT sont à majorité composés de jeunes. Trente et huit (38) des enquêtés ont un âge compris entre 16 et 24 ans soit 76% de l'échantillon.

Cependant, il faut remarquer que quelques enquêtés ont un âge inférieur ou égal à l'âge légal requis au Sénégal pour l'obtention d'un permis de conduire. 4 conducteurs ont un âge compris entre 13 et 15 ans, soit 8% et 14 entre 16 et 18 ans soit 28%. Cela va s'en dire que cette condition n'est pas totalement respectée.

---

<sup>53</sup> Entretien avec le président de l'AKVS (Association Kaolack Vélo Service)

Le tableau relatif à la situation matrimoniale indique que 36 soit 72% des interrogés, sont célibataires, 12 sont mariés soit 24% et 2 sont des divorcés soit 4%. Le tableau croisé de l'âge et de la situation matrimoniale révèle que 21 soit 58% des 36 célibataires sont en âge de se marier (19 ans à 25 ans et plus). Ceci témoigne, encore une fois de plus, du caractère jeune des conducteurs. Nous pouvons penser que ces derniers sont soumis tôt à la charge familiale ou font du « *xoslumaan* » (vaque la satisfaction de leurs préoccupations de jeunesse). Toute fois, comme le laissent entendre les réponses apportées à la question pour quoi épousez- vous le métier, les réponses sont riches et variées. Si certains ont des projets bien réfléchis, d'autres par contre, choisissent le métier de VT par contraintes par ce que disent-ils n'ont rien d'autre chose à faire ou au mieux, c'est ce qu'il ont pu trouver à faire. Les raisons sont aussi diverses que les personnes ; néanmoins, les raisons d'ordre socioéconomique liées à la situation de crise générale, au manque d'emplois, de revenu, à la sécheresse, aux mauvaises saisons sont souvent évoquées pour justifier le choix du métier. Mais, une des plus fréquentes réponses est ; ''*demay daw dépense*'' (pour assurer la dépense). Même si 12 interrogés soit seulement 24% sont mariés, cette réponse dernière laisse entendre que les jeunes conducteurs de VT sont soumis à des charges familiales. Ce qui rejoint les raisons d'ordre socioéconomique qui expliquent le maintien de la pratique de VT dans cette ville.

Malgré tout, on y rencontre des conducteurs de circonstance, c'est-à-dire qui ne font pas de la conduite de vélo un métier de tous les jours. C'est le cas par exemple, de cet étudiant que nous avons rencontré qui affirme : « *boy, je fait ça en attendant l'ouverture des classes* ».

Concernant le niveau d'instruction des conducteurs, il faut remarquer le pourcentage élevé de ceux qui n'ont pas fait les bacs : 16 personnes soit 32% de l'effectif ; contre 18 soit 36% au niveau primaire, 12 soit 24% au niveau secondaire et 4 soit 8% seulement de niveau universitaire.

Du reste, les conducteurs, sont d'ethnies différentes : 24% de Sérères, 26% d'Alpular, 20% Wolof et 30% Autres. Ils sont soit natifs de la ville, de la région soit, d'autres régions du Sénégal. Ils partagent le même sort ; celui des conditions de vie dégradantes.

## **II. L'activité vélo taxi**

L'activité est devenu un fait social complexe évolutif, changeant et donc difficilement maîtrisable. Quant à la profession, elle est le fait d'une certaine catégorie sociale : des jeunes généralement issus de milieux pauvres. C'est encore un métier à risque. Malgré tout , le

secteur occupe une grande partie de la jeunesse de kaolack. Les conséquences de son impact se font ressentir partout dans cette ville.

## II-1 L'aspect socioculturel

C'est une activité qui fait partie intégrante de la vie socioculturelle de la ville. « *Les vélos taxis font tant le charme de la capitale arachidière qu'ils y sont presque devenus une institution se confondant avec le décor de la ville. Les combattre reviendrait presque à tenter d'abattre un pan de l'histoire de Kaolack. Ils y ont presque le même âge que les transports en commun.* »<sup>54</sup> Elle y apparaît donc comme un patrimoine historique et même à des répercussions dans la vie courante. Au niveau des garages ou des points de stationnement habituels, les conducteurs parfois s'organisent pour les cérémonies religieuses ou traditionnelles qui rythment leur vie. Ainsi, des escortes de VT sont bien connues dans cette capitale du Saloum, l'ors des baptêmes des mariages et des "meeting" politiques. Aujourd'hui aucun politicien, ne songe à négliger cet aspect de la ville. A travers les escortes de VT, les politiciens depuis l'entrée de la ville, s'attirent les huées et les regards à l'écho des vrombissements assourdissants mais spectaculaires des motos. La fête de l'indépendance est du reste, une occasion de saisir cette spécificité.

Cet aspect de la question montre que l'activité s'est fortement enracinée dans les mentalités et dans la vie socioéconomique et culturelle de la ville. Elle s'intègre dans une dynamique de reproduction sociale des normes et des valeurs en dehors de l'aspect économique et des structures formelles. L'organisation des conducteurs dépasse donc le cadre formel de la profession.

En effet, le tableau relatif à la vie organisationnelle des conducteurs révèle que sept enquêtés appartiennent à des associations, quinze à des garages fixes, et deux à un syndicat ; soient respectivement 14%, 30%, et 4%, contre 52% de conducteurs errant, soit vingt six interrogés. Si on admet que les garages fixes, les syndicats, les associations relèvent du formel, on comprend aisément la prédominance de l'informel et de l'organisation personnelle dans cette activité.

La remarque qui se dégage est qu'on veut organiser l'activité ou la structurer seulement en fixant des critères de légitimité, de réglementation, sans accorder une place à l'encadrement humain à l'acteur. Ces derniers sont laissés à eux-mêmes. Ils s'organisent en conséquence comme ils l'entendent. Ils se soucient moins du respect de ces normes que de

---

<sup>54</sup>DAOUDA, D. « *Après les clandos, les vélos taxis* » In Walfadjiri, n° 2527, p7 du jeudi, 17 Août 2000

leurs préoccupations intimes liées à leur sort. Selon le président de l'AKVS, Monsieur DIAW, il existe seulement une association liée à l'activité, et que du reste, le syndicat ne fonctionne plus.

## II-2 L'aspect socioéconomique

Cette activité profite à plus d'un. Source de revenu pour les acteurs (propriétaires, conducteurs, apprentis, employés), mais aussi pour les stations de vente d'essence et de service les travailleurs du métal et la Mairie, son impact socioéconomique n'est plus à démontrer. Les raisons de son maintien à Kaolack en disent long.

- Plusieurs quartiers inaccessibles aux taxis urbains surtout pendant l'hivernage, sont desservis par les VT.

-Ils représentent pour beaucoup de familles, une solution de sortie de crise.

-Beaucoup d'autres activités annexes sont développés à Kaolack : la mécanique, la tôlerie, et les boutiques de vent de pièces détachées. C'est donc, un secteur pourvoyeur d'emplois.

-Pour d'autres personnes rencontrées, le développement des VT à Kaolack a réduit fortement l'insécurité.

### II-2-1 Apport économique de la location de VT à kaolack.

#### II-2-1-1 Pour le conducteur

Celui-ci fait des recettes journalières allant de 3.000 F CFA à 6000 voire 7000 F CFA. Le versement journalier s'élève à 2000 F CFA. Un calcul de la différence nous permet de voir qu'en moyenne, le conducteur peut avoir des bénéfices quotidiens allant de 1000 F CFA à 2000 F CFA. Ce qui fait un salaire minimal de 30.000 F CFA. Dans de telles conditions, on comprend que celui-ci à intérêt à faire rouler l'engin, le maximum possible. Cet aspect explique le déplacement en masse vers les garages nocturnes, les points de rencontre avec comme conséquence la prolifération des accidents.

#### II-2-1-2 Pour le propriétaire

##### 1- Coût d'investissement

-prix d'achat de la moto----- 200.000 f CFA

-frais des taxes municipales----- 7.500+ (12× 2000)

= 31500 F

Durée de vie de la moto----- 2 à 3 ans

200000 F + 31500 = 231500 F CFA

2- coût d'exploitation annuelle

-frais d'entretien et de réparation-----3000 × 12 mois=36000F

-revenu annuel brut-----26j×2000×12mois = 624000 f CFA

-revenu annuel net----- 624000 (-231000 -36000) = 356500 F Cfa

En raison de 2000 F, la journée, le propriétaire peut gagner en 26 jours 52000 FCFA. Il recouvre le prix de la moto au bout 3 à 4 mois. Il est bon de noter que cette somme fait presque le double du SMIC (Salaire Minimum Interprofessionnel Commun) au Sénégal qui est de 36000 F. au bout d'un an, le propriétaire fait un revenu annuel net de 356000 F CFA.

### II-2-1-3 Pour les services de vente d'essence et de pièces détachées

L'observation du terrain montre que l'activité fait également, l'affaire des professionnels du métal, de la tôlerie, de la mécanique et des vendeurs de pièces détachées. Il suffit de promener un regard autour de soi, une fois au centre urbain, pour s'en rendre compte. En effet, ces ateliers engorgent beaucoup de main d'œuvre ; et selon notre interlocuteur trouvé dans son atelier, le travail mécanique et la tôlerie marche bien à Kaolack surtout avec les deux roues. C'est avec son atelier dit-il, qu'il entretient sa famille composée de ses deux épouses et huit enfants.

Quant aux stations de service et de vente d'essences, elles bénéficient le plus de cette manne financière. A Kaolack, la vente du mélange (carburant pour deux roues), marche aussi bien que celle du diesel. Trois stations l'une située à la périphérie, les deux autres au centre urbain nous ont fait part de leurs recettes journalières en mélange. Selon la position, les recettes s'étalent sur une fourchette financière comprise entre 200 à 600.000 F CFA en passant par 350 à 400.000 milles. On comprend l'ampleur de cette activité des deux roues à Kaolack ne serait ce qu'à travers cet aspect si l'on sait le litre s'élève à 600 F CFA et qu'une moto consomme en moyenne, 2 à 3 litres /J. ce que confirment monsieur Mané et Monsieur N'diaye tous les deux des pompistes : l'activité marche si bien à Kaolack que les deux roues à eux seuls fournissent pratiquement les mêmes recettes journalières que la vente du Diesel.

#### II-2-1-4 Pour la perception municipale

Enfin, la Mairie pour le moins qu'on puisse dire, gère les subsides qui proviennent des taxes et des abonnements. En effet, les statistiques<sup>55</sup> révèlent que la perception fait des recettes mensuelles de 770.000 F CFA à partir des taxes. Ce chiffre, ne représente que le versement mensuel de 380 VT, en raison de 2000 francs le mois sur un total 6076 VT enregistrés. On peut alors imaginer le nombre de VT qui ne versent pas leur abonnement mensuel même si le chiffre cité plus haut ne correspond pas à l'effectif réel du parc en circulation, mais le dernier chiffre en date, d'une numérotation en série continue.

#### II-2-2. L'ampleur de l'autorégulation

Concernant les garages, il faut rappeler avec monsieur Alain MORICE, attaché du CNRS, qu'ils ne sont pas au sens propre, des garages. Si d'antan, l'organisation était de rigueur dans les garages, elle prend aujourd'hui d'autres formes faces aux récentes mesures réglementaires en vigueur. Limités en 1981 à trois garages officiels (celui du marché central et les deux correspondant aux deux gares routières), de nos jours, les garages se sont démultipliés. Au regard de la situation qui prévaut, les VT ne semble pas avoir des garages fixes. On aurait pensé que ces garages relèvent plus de la spontanéité des acteurs que d'une organisation formelle. Pourtant, selon monsieur DIAW, Président de l'AKVS, seulement 40 garages sont reconnus officiellement par les autorités en accord avec les polices. A la tête de chaque garage, sont placés un responsable et son adjoint pour régler les conflits éventuels.

Aujourd'hui encore, ce n'est plus l'appartenance au Syndicat ou à un garage revendiqué qui garantit la pratique du métier, mais plutôt le respect des normes établies. Ce n'est plus l'appartenance idéologique à un groupe qui assure la couverture au conducteur, mais son instinct d'auto conservation et /ou la famille.

C'est ainsi qu'on assiste à une mutation profonde de l'activité VT, mieux à une révolution. Cette normalisation a pour conséquences directes, la singularisation de l'activité, sa démocratisation et sa domestication. Ce qui s'en suit, c'est une évolution exponentielle, une expansion éclatée et incontrôlée du phénomène dépassant les limites de la commune. En raison de ces mesures, non seulement le champ est ouvert aux acteurs, mais les conducteurs eux-mêmes réagissent autrement en développant des stratégies de compensation d'auto défenses des intérêts. La fréquence des infractions est le signe visible de cette mutation. Le

---

<sup>55</sup> Carnet de quittances au service des collecteurs, de la Perception et de la Trésorerie Régionale de Kaolack. 2004

système d'autorégulation traditionnel, n'en reste pas moins affaibli car la profession s'individualise.

- La logique capitaliste a pris le dessus sur toute autre logique.
- L'autorité des chefs traditionnels est moins en vue et moins respectée. En cas de conflit, on fait venir plus fréquemment soit les parents soit le propriétaire de la moto et non le chef de garage comme jadis.
- Les garages spontanés se multiplient.
- Des caisses de solidarité au niveau des garages, font le social.
- L'illégalité ne disparaît pas mais change de formes.
- Si hier, l'appartenance idéologique était revendiquée, aujourd'hui, c'est le respect des normes.

Selon Monsieur Senghor percepteur et Monsieur Cissé officier de police, les conducteurs de Vélos Taxis en situation irrégulière sont mille fois plus nombreux que ceux qui le sont. Les conducteurs préfèrent jouer au cache-cache, jusqu'à ce qu'on les prenne. Du reste, le chiffre de ceux qui payent régulièrement en dit long :(moins de 300 conducteurs sur un total estimé à 1000)

### **II-2-3. Les contraintes du métier**

Les contraintes sont nombreuses. En dehors des agressions, des risques de la circulation comme les accidents qui sont très fréquents, l'activité ou plutôt la profession n'est pas couverte. La plupart des conducteurs sont sans couverture sécuritaire et sanitaire, 96% de non assurés, et 75% de contrat oraux. Nous pouvons alors en déduire les conséquences liées à ces deux faits. Par ailleurs, nous avons constaté que la logique capitaliste prédomine sur toute autre logique (celle de sentiment). Ainsi, nous pouvons entrevoir une concurrence sans commune mesure entre les auteurs du champ. Du reste, si les propriétaires d'engins font en moyenne 7 à 10 heures de temps par jour, les conducteurs sous contrats font 13 à 17 heures de course par jour pour gagner le maximum d'argent. Cela va s'en dire que ces derniers roulent jusque tard dans la nuit soit 26% au-delà de minuit.

Sur le plan de la santé, on sait combien l'huile frelatée et le plomb contenus dans l'essence sont nocifs. Les maladies cardiovasculaires devraient être fréquentes chez les conducteurs et les mécaniciens.

En définitive, l'activité VT a révolutionné. Compte tenu des mutations que nous avons noté jusque là, elle est devenue plus difficile à maîtriser de la part des autorités, et exige de ces

derniers un plus grand sens de responsabilité et de vision dans la définition des politiques de transport.

## **CHAPITRE V. ANALYSE SOCIOLOGIQUE**

L'expansion de la bicyclette en terre du Saloum, est à mettre en rapport avec le phénomène de l'activité moto taxi dans cette localité.

### **I. Rappels des conditions de l'apparition de la bicyclette**

La Révolution Scientifique et Technique, avec ses conséquences a fortement marqué l'Europe du 20<sup>ème</sup> siècle de telle sorte qu'on assiste à la transformation de ses structures socio économiques. Les empreintes sont telles qu'on assiste au développement et à la croissance rapide des villes mais aussi la modernisation des voies et moyens de transport. A l'heure où les moyens de transport en commun atteignent leur apogée, apparaît un moyen de transport individuel la bicyclette dont les qualités intrinsèques permettent un déplacement rapide et efficace dans les villes à forte densité démographique, mais que la permanence des risques inhérents à la pratique, le peu de confort limiteront son expansion au profit de celle que connaîtra l'automobile à la performance toujours renouvelée. Toutefois, c'est dans l'Afrique des colonies et dans les pays en voie de développement que cet engin trouverait, semble t-il les conditions de son expansion. Ainsi donc, dès la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, les vélos à pédales ensuite les cyclomoteurs envahirent les comptoirs ouest africains à travers l'échange de produits manufacturés contre des matières premières. C'est probablement dans un tel contexte que la terre du Saloum accueillit son premier vélo.

### **II. Les conditions d'une expansion de la bicyclette**

L'apparition du vélo ou de la bicyclette est liée inexorablement à un contexte socio économique d'ensemble, et en terre du Saloum, à l'expansion de la culture de l'arachide à travers laquelle, le capitalisme a implanté ses lois. « *La graine oléagineuse est la clé de tous les échanges, de toute la circulation monétaire...L'évacuation des arachides commande donc l'activité de l'ensemble des transports au Sénégal.* »<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> VAN CHI BONNARDELL, R. Moyens de transports routiers au Sénégal, bulletin de l'IFAN, série B n°33 1971, p111

### III. Conditions d'une expansion et genèse de l'activité VT

#### III-1 Les aspects socioculturels

Tel que le laisse entendre un chant de « *kassack* » (initiation) : « *samaa naawétanu daw ca Salum, ma jënd wélo diko pédal ca Salum* » ;(en souvenir de ma campagne arachidière au Saloum, j'achetai un vélo que je conduisais en terre du Saloum) un chant ancré véritablement dans le rituel du « *kassack* », nous pouvons comprendre les raisons d'ordre socioculturel de son expansion. En effet, l'acquisition d'un vélo à cette époque, relevait d'un certain pouvoir d'achat à la portée de peu de gens. De ce fait, acquérir un vélo est un signe de prestige et une marque de distinction sociale. « *Le rêve de tous les jeunes gens des périphériques est de réussir à acquérir un vélo qui les sortira de l'isolement auquel les condamnent l'absence de moyens de transport et la pauvreté du village où ils vivent* ». <sup>57</sup>C'est dans ce contexte de paupérisation criarde où l'écart entre ville et campagne, capitalistes et paysans se dessine et où le mirage autour de la ville est réel ; en l'absence de moyens de transport, qu'il convient de reconnaître le rôle du vélo comme moyen de transport à Kaolack et dans les villages environnants à cette époque.

#### III-2 Les aspects socioéconomiques

Dans un contexte de pauvreté, on comprend que le vélo ait devant lui les possibilités d'une expansion et joue un rôle important pour le déplacement des personnes, dans une ville où le manque de moyens de transport et l'insuffisance des infrastructures routière est un fait . C'est sans doute, cet aspect fonctionnel qui explique, dans un premier temps la location du vélo et dans un second la pratique du vélo taxi ; palliant ainsi un manque, le vélo constitue une réponse à un besoin. « *Une des raisons qui ont prévalu au maintien des vélos taxis jusqu'à ce jour, notait Alain Morice (1981), c'est que Kaolack qui les a secrétés en a grandement besoin.* » <sup>58</sup>ces deux raisons évoquées sont importantes pour comprendre le maintien de cette activité.

#### III-3. Les conditions physiques

La configuration et la position géographique de la ville plaident en faveur de l'expansion de l'activité. Kaolack est une ville très étendue dont l'espace urbain est quadrillé de vastes rues favorables à la pratique des deux roues. Les goudrons n'occupent que les axes

---

<sup>57</sup>VAN CHI BONNARDELL opcit.p96

<sup>58</sup>MORICE, A. Les petites activités urbaines. Réflexions à partir de deux études de cas, les vélos taxis et les travailleurs du métal à Kaolack (Sénégal), Paris, Octobre 1981.p24

centraux. La partie qui longe le lit du Saloum (N'dangane, Abattoir), est presque inaccessible aux taxis et aux cars, surtout en saison des pluies en raison de sa configuration de village de pêcheurs. Concernant les moyens de transport, en dehors des taxis'' toutes directions'', des cars le jour, la ville ne dispose pas d'autobus. Pour résoudre les problèmes de déplacement, voyageurs et habitants ont à leur disposition outre la marche à pied, les taxis collectifs à itinéraire fixe, les hippomobiles, les taxis individuels et les vélos taxis. Ce dernier moyen dont l'usage est très ancien, par ses qualités intrinsèques de souplesse et sa disponibilité presque 24heures sur 24, répond assez bien à un besoin de façon assez moins onéreuse. En réalité, l'inconvénient des taxis collectifs et des cars est qu'ils partent d'un point à un autre, uniquement selon les grands axes, et les derniers ne circulent que le jour.

### III-4. Les effets conjoncturels et de la motorisation

#### III-4-1 Les effets de la motorisation

Comme nous l'avons souligné dans l'un de nos chapitres, différentes marques de cyclomoteurs ont été utilisées pour ce type d'activité. Cependant, un regard rétrospectif nous permet de constater que la révolution du phénomène coïncide avec l'arrivée d'une marque particulièrement adaptée à la situation : la marque "SI ". Toutefois, il faut noter qu'auparavant, l'activité avait connu une légère expansion sous l'effet de la motorisation. *« Après une courte expansion avec les Solex, les vélos à pédales qui étaient souvent aussi remis en état pour être simplement revendus commencèrent d'être systématiquement remplacés par les cyclomoteurs. »* <sup>59</sup>Cela ne suffit pas à expliquer l'allure du phénomène, il a fallu donc l'intervention d'autres paramètres.

#### III-4-2 Les effets de la conjoncture

D'autres circonstances sont venues donner une nouvelle allure à l'activité. En effet, les années 1990 ont fortement marqué les vélos taxis, avec les effets de la dévaluation survenue en 1994, dans un contexte de crise généralisée et de paupérisation de la masse au revenu économique et de pouvoir d'achat faible. Par ailleurs, la politique de libéralisation soutenue par l'accès aux crédits, permit à certains d'investir le secteur à coté des fonctionnaires. A ces paramètres qui ne sont pas des moins instructifs sur la tournure de l'activité s'ajoute l'attitude des responsables et des pouvoirs publics qui rime avec le laxisme.

---

<sup>59</sup> Ibid.P24

### III-4-3 L'attitude des pouvoirs publics

Bien souvent, les rapports entre les autorités et cette activité sont régis par l'alternance de laisser faire et de répression. Cette attitude est décrite de façon plus générale par Alain MORICE en rapport au secteur informel.

Il existe actuellement deux tendances contraires quoique parfois complémentaires. « *La première qui participe d'un calcul économique à l'occidentale (en termes de rentabilité, de rapport capital/travail, et de sécurité du matérielle des actifs), vise à s'appuyer sur les artisans, commerçants ou transporteurs jugés les plus'' dynamiques'' et à leur offrir aussi des possibilités de crédit que de marchés protégés* »<sup>60</sup>. Cette politique est souvent dictée de l'extérieur et semble obéir à un courant général de contrôle et de légalisation du secteur dit informel. Son inconvénient est que dans nos pays en voie de développement, ce système de type capitaliste procède par sélection et élimination. C'est-à-dire il rejette la masse en marge du système au profit d'une élite minoritaire. Cela est plus flagrant dans un contexte d'exode massif. Cette tendance rejette la masse hors des frontières du légal, et donc dans la clandestinité. Face à l'activité moto taxi, nous l'avons dit, la concurrence est telle que les systèmes d'autorégulation traditionnelle se fragilisent.

« *La deuxième tendance consiste à laisser faire, soit que cela révèle une impuissance des responsables planificateurs devant une réalité qui leur échappe, soit qu'il ait un choix plus positif d'appuyer la politique économique sur celle du secteur non structuré* ». <sup>61</sup>Cette tendance est jugée plus réaliste et moins porteuse de dégâts que la première car « *il est vrai que l'autorégulation informelle dans les pays du tiers-monde pallie en grande partie les blocages de la croissance et assure une redistribution des maigres revenus de la ville* ». <sup>62</sup> Cependant, une telle volonté de ne pas toucher au secteur informel se justifie pour plusieurs raisons : d'abord, elle permet dans une ville où il y'a peu de ressource d'engager la forte main d'œuvre disponible en mettant en valeur cette force de travail. Ensuite sur le plan politique, elle permet aux structures du secteur de trouver leurs propres moyens de reproduction.

Très souvent, les rapports entre les autorités et les acteurs du transport à Kaolack sont régis par un laisser faire rythmé par une menace constante et de légères interventions non fortuites mais fonctionnelles. Ibrahima Diouf affirme clairement que « *les propriétaires et les pouvoirs publics sont de connivence. Cela explique le brouillard qui persiste, par exemple,*

---

<sup>60</sup>BOUGNICOURT.J, COING.H, FOURACRE, J. Transport en Sursis ? 1990 OP cité, p88

<sup>61</sup> Ibid.p88

<sup>62</sup> Ibid.p88

concernant les statistiques »<sup>63</sup> et le laxisme dans leur intervention. On aurait dit qu'il n'avait jusqu'en 2000, une véritable politique interventionniste. Cette attitude a, toutefois, des effets sur la tournure de l'activité, à en croire en Alain MORICE (1981). « *Placées dans l'illégalité, les petites activités non officielles n'en sont que plus soumises à la loi de leur propre organisation interne ; placés quant à eux, dans la précarité et la marginalisation, les acteurs concernés, sont contraints de trouver des formes compensatoires de hiérarchies et d'autorité. En brandissant la menace de l'interdiction, les pouvoirs publics disposent constamment d'une arme qui pousse les petits métiers à renforcer spontanément cette organisation et cette hiérarchie. Mais en appliquant jusqu'au bout cette menace, sans offrir de solution de rechange aux'' informels'' , ils exposent ses derniers à un rejet encore plus complet hors des systèmes de la légalité et de la sécurité.* »<sup>64</sup> qu'en est-il, au regard de cette pertinente analyse, de l'activité moto taxi à Kaolack, quand on sait que la menace d'interdiction a été jusqu'en 2000, l'arme régulatrice qui pendait sur la tête des acteurs et planait au dessus de l'activité comme un épée de Damoclès. En effet, il faudra reconnaître que les pouvoirs jusqu'en cette date, n'ont pas mené une sérieuse politique d'encadrement du phénomène même si on se rappelle que depuis le 1<sup>er</sup> Février 1981 une mesure légale au niveau régional avait été prise interdisant, mais sans suite, cette activité lucrative sur le territoire de la commune. En conséquence il faut noter que la concurrence au sein du secteur revêt des formes variées ; elle agit comme une bombe à retardement, tantôt elle se réchauffe, tantôt elle s'apaise. C'est donc la nature de cette concurrence, tantôt violente (grèves) tantôt calme, qui dicte jusque là l'attitude des dirigeants. Si le champ du transport avait été homogène, la concurrence n'atteindrait peut être pas ce degré de violence et de situation de crise et les pouvoirs publics auraient certainement adopté une position unilatérale

Si cette attitude de laisser aller a donné la possibilité à cette activité d'asseoir ses mécanismes de défense dans un premier temps, la nature de la concurrence a dicté la politique d'interventionniste des pouvoirs et celle-ci a des effets sur la tournure de l'activité. « *Le rapport pensé ou pratique que les agents entretiennent avec le jeu fait partie du jeu et peut être au principe de sa transformation* ».<sup>65</sup>

D'autre part, sous l'effet des mesures réglementaires, l'activité est restée soumise à des critères qui régissent son mode de fonctionnement et garantissent sa légitimité. Du coup, elle est soumise à cette loi qui demeure la condition sine qua none de légalité sans laquelle

---

<sup>63</sup> DIOUF, I. De l'arachide aux activités informelles, Thèse de doctorat troisième cycle en géographie et Aménagement, sous la direction de Jean BASTIE Professeur à Paris IV, 1988, p291

<sup>64</sup> Transport en sursis ?p88

<sup>65</sup> Le Monde, 1729, p29

l'activité reste frauduleuse voire clandestine. Quant aux acteurs, ils ont trouvé à travers ces mesures, les conditions de légitimité et d'égalité de leur statut d'acteur légal du champ ; statut jadis revendiqué. Une fois ce statut acquis, les conducteurs maintenant sont plus préoccupés par des soucis inhérents à la situation de crise que du souci de respecter les mesures règlementaires. Celles-ci apparaissent comme un masque de la légalité dans le champ, dont il faut se revêtir pour échapper à la concurrence déloyale, plus qu'une politique d'encadrement d'organisation et de restructuration de l'activité vélo taxi. Au demeurant, la concurrence dite déloyale est apaisée, mais il n'en demeure pas moins vrai, aujourd'hui, que l'activité est plus enracinée dans la clandestinité, au regard des infractions. Encore que les mesures coercitives de nature économique nous s'embent avoir d'autres fins qu'une réglementation de l'activité et une réduction du taux de clandestinité

En conclusion, nous retenons l'attitude laxiste des autorités qui a permis à l'activité de gagner des proportions et des acquis qui finissent par faire d'elle une réalité sociale complexe évolutive mais enracinée dans la culture des kaolackois. « *Depuis 30 ans que je conduis on ne m'a jamais demandé ni mon livret sanitaire et signalétique du cheval ni ma carte de cocher, encore moins ma carte d'abonnement.* »<sup>66</sup> Les autorités ont manqué de vision planificatrice.

---

<sup>66</sup> Propos de Moukhary GUEYE dans l'article de BIRANE DIAW, « *Quand les taxis ne sont pas là* », du Walfadjiri N°2526 du Mercredi 16 Août 2000, p6

## CONCLUSION

A la différence des pays développés, l'Afrique et particulièrement les pays du tiers monde connaissent des problèmes en matière de transport ; problèmes liés et adaptés à leur situation de pays en voie de développement et au contexte de crise socio-économique qui marque ces pays.

Le transport dans ces pays apparaît à travers une double facette plus ou moins contrastée. A coté du secteur de transport dits formels, conventionnels et même modernes, se développent toute une gamme de modes de transports dits informels, non conventionnels ; qu'ils s'agissent des clandos, des calèches au Sénégal, des 1000 kilos en Cote d'Ivoire, des doubles cabines au Burkina, des vélos taxis au Bénin, au Niger, au Togo et au Sénégal.

En effet, ces modes de transport apparaissent de façon sui generis et congénitale comme de véritables faits de société. Si chaque pays ou ville affiche une certaine spécificité de ces modes de transport, dont certains ont atteint un certain degré de reconnaissance et de formalité, cela est du, en partie à l'attitude des politiques à leurs égard, car l'existence dans ces villes de toute une gamme de modes de transport non conventionnels, suscite des réactions très contrastées ainsi décrites. « *Les uns y voient un phénomène négatif contre lequel il faut lutter, les autres l'ignorent et n'en tiennent pas compte dans la définition des politiques, certains enfin insistent sur leur importance et les considèrent comme un phénomène positif sur lequel baser une redéfinition des politiques.* »<sup>67</sup>

Au demeurant, nous ne cherchons pas à analyser l'attitude des politiques à l'égard du phénomène vélo taxi dans la ville de Kaolack, mais plutôt à le comprendre dans son ensemble. En fait, cette activité a gagné de l'ampleur en se complexifiant. Malgré les difficultés qu'elle a rencontrées au cours de son histoire, elle a fini par s'imposer et son importance socioéconomique, n'est plus à démontrer. C'est pourtant, un phénomène plus complexe qu'on ne le pense, qui fait partie de l'histoire de Kaolack et qui a développé, au cours de son évolution ses mécanismes d'autorégulation et de redistribution en dehors de toute intervention officielle. Jusqu'à l'année 2000, les lois propres de fonctionnement du champ que représente le transport, avaient classé ce phénomène ou cette activité VT hors du système légal. Il importe donc de bien la connaître, la comprendre, du dehors comme de l'intérieur, au lieu de chercher à la réorganiser à tout prix.

Ce phénomène, s'explique par plusieurs raisons dont il faut brièvement rappeler.

---

<sup>67</sup> BUGNICOURT.J, FOURACRE. P, R, COING, H, Transport en Sursis ? Quelle politique des petits transports urbains dans le Tiers Monde, 1981 (13-81) p5

Si les uns pensent que ce sont des raisons d'ordre socioéconomiques seulement qui expliquent le maintien de cette activité dans la ville, nous répliquons : même si ces raisons évoquées sont pertinentes, elles ne sauraient à elles seules expliquer ou justifier l'existence encore moins l'évolution et l'expansion actuelles de la pratique.

Si l'activité procure des retombées financières aux acteurs et aux populations, si elle emploie une forte main d'œuvre, il n'en demeure pas moins vrai qu'un ensemble de comportements et d'habitudes sociales favorables sont à la base de la pratique. Plus exactement, quand la pratique marche et se maintient à Kaolack, c'est que les populations se retrouvent dans ce moyen de transport. Le vélo taxi trouve alors une offre conforme à la demande. Cet élément est très important pour le maintien de l'activité. Si l'activité s'est maintenue jusque là, c'est que Kaolack qui a secrété les VT en a grandement besoin pour rejoindre monsieur Alain MORICE chercheur attaché au CNRS. Cependant, à ce dernier aspect, ajoutons le fait que « *la croissance des besoins urbains est en relation directe avec l'accroissement des populations* »<sup>68</sup>

Par ailleurs, affirmer que ce sont des raisons économiques qui sont dominantes dans l'explication de l'activité c'est non seulement minimiser l'importance des raisons de types psychologiques évoquées, mais également mettre en marge les facteurs physiques et environnementaux dans l'explication. Rappelons ici simplement que Saint Louis a connu les deux roues au même titre que la ville de Kaolack. « *Cependant, la morphologie urbaine de la ville s'adapte plus à la voiture qu'aux deux roues. D'ailleurs les techniciens de la voirie communale considèrent les cyclistes comme des gêneurs, un point de vue que partagent les conducteurs de taxis et les cars rapides qui qualifient les vélos de dangers plus graves que les calandos ou les fiacres* »<sup>69</sup> : (calèche, hippomobiles...). La ville de Kaolack a donc une morphologie favorable aux deux roues.

Il faut donc entrevoir des facteurs conjoncturels et historiques qui contribuent au même titre que les raisons évoquées, à donner à l'activité les conditions et les moyens d'autoconservation, de maintien et d'expansion.

Si la commercialisation de la graine oléagineuse a été évoquée par exemple, pour dire qu'elle a influencé le cours des échanges et des transports au Sénégal, c'est à juste titre pour dire qu'elle a été favorable à l'acquisition des engins à travers l'économie de marché qu'elle a imposée. Cette économie de marché qui contribua à creuser l'écart entre paysans et

---

<sup>68</sup> BENELLO, op. Cité p57

<sup>69</sup> MODOU KA, « *le vélo de retour en ville* », in Sud Quotidien, n°2210, P6

commerçants ; une division sociale qui permet de comprendre par la suite, une division fonctionnelle entre propriétaire et conducteur de VT.

Si l'attitude des autorités a été dictée par le cours des événements et de la nature de la concurrence qui sévit au sein du champ que constitue le transport, elle a influencé de beaucoup la tournure de la pratique.

Tout compte fait, toutes les raisons évoquées ou facteurs, ne suffisent pas séparément à expliquer la genèse, le maintien et l'évolution du phénomène. Son explication résulte évidemment de la conjugaison de tous ses facteurs internes comme externes. Même si l'aspect fonctionnel est retenu dans l'explication, nous ne donnons le primat à aucun de ceux-là ; car l'absence de l'un peut porter un coup dur à l'explication.

C'est pour cerner une telle activité aussi bien dans son évolution que dans son fonctionnement que les notions de champ et d'habitus, à un degré moindre, nous servent de paradigmes dans notre analyse. La première notion nous a permis d'apprécier la logique d'ensemble du champ du transport et de comprendre la stratégie des acteurs qui obéissent dans un premier temps à une logique de légitimité c'est-à-dire revendication du statut d'acteur légal, et dans un second à une logique de coût et d'intérêts. La notion de champ est donc importante pour autant qu'elle nous permet d'échapper à l'emprise dans laquelle nous plonge l'immédiateté des choses, « *car l'actualité est ce qui se donne à comprendre de manière immédiate pour le soumettre à l'analyse scientifique. Il importe de rompre avec cette illusion. Ce qui est actuel est enjeux, luttes symboliques à propos du sens* »<sup>70</sup>, que de comprendre la signification que les acteurs donnent aux comportements. Elle nous a permis de penser la scène du transport comme un marché. Le transport obéit donc à une logique de coût. L'attitude des acteurs se justifie par le fait que tous les deux camps ou sous secteurs (formel ou informel) agissent pour la préservation des intérêts. Elle nous a permis aussi de comprendre que les deux secteurs produisent des agents ou acteurs antagonistes au sein du champ, acteurs qui sont moins différents par l'appartenance ethnique ou sociale, que par les conditions juridiques qui structurent le champ. Et la concurrence est à apprécier à sa juste valeur à travers cet aspect et par rapport à la nature du champ. En effet, la spécificité du champ est qu'il a des lois propres de fonctionnement en dehors desquelles on est hors du système.

La notion d'habitus, quant à elle permet de cerner la personnalité du conducteur de VT. Ce qui les caractérise pour le plus, c'est leur provenance sociale. Issus de milieux pauvres

---

<sup>70</sup> BOURDIEU, P, Propos sur le champ politique, Presses Universitaires de Lyon, 2002.p9

pour la plupart, nous comprenons que les conducteurs de VT ne soient pas étrangers à la précarité de la profession. Ils constituent une classe sociale presque homogène à ce niveau, qui finit par sécréter un type de personnalité marginale dont le caractère se lit à travers les qualificatifs que leur attribuent les chauffeurs de taxis, de petits voyous, de drogués, d'indisciplinés. A majorité analphabète, nous comprenons les comportements malveillants des acteurs de cette activité et la fragilité du secteur. Aussi ont-ils besoin de la présence et de l'assistance à travers des programmes et des structures d'encadrements socioéconomiques.

Cette fragilité du secteur s'oppose à l'importance et au rôle dynamique de cette activité dans cette ville ? Une fragilité qui doit inspirer une politique conséquente à la dimension de l'activité dans cette ville ?

En tout état de cause, la responsabilité de la collectivité locale doit être engagée en vue de promouvoir une politique qui garantisse l'équilibre du champ des transports urbains à Kaolack, en définissant les conditions sécuritaires, logistiques et humaines nécessaires au champs en général et à l'activité en particulier en vue d'un épanouissement de tous. Nous pensons que la municipalité entre autres problèmes doit faire de la question urbaine et celui du transport des personnes une question centrale.

## Bibliographie

- BARWELL, Transport et village, série d'Afrique. n°302,1998, 72 pages ;
- BENELLO, H. La ville, collection « que sais-je » PUF, 1986,127 pages ;
- BOURDIEU, P. Propos sue le champ politique. Presses Universitaires de Lyon, 2002, 111 pages ;
- BOURDIEU, P. « *Quelques propriétés des champs.* » In question de sociologie, édition de minuit, Paris 1980, p113 ;
- BOYER, A. Les transports routiers, « que sais-je » PUF, 1973,127 pages
- BUGNICOURT, J.COING, H.FOURACRE, J. Transport en sursis ? Quelle politique des petits transports urbains dans le tiers monde ? Document du tiers monde, n°13-81,149 pages ;
- Carnet des quittances au service des collecteurs. Région Kaolack, 2004 :
- Cours de sociologie urbaine en année de maîtrise de monsieur Ibou SANE maître assistant à l'UCAD, 2003-2004 ;
- CISSE, M. « *Le transport paralysé à Kaolack* ». In Le Soleil n°9067 ;p2
- DIAW, B. « *Quand les taxis ne sont pas là* ». In walfadjiri, n°2526 p6 ;
- DIONE, B. « *Face à la concurrence, les taximen ne paient plus les taxes* ». Sud Quotidien n°2209 p6 ;
- DIOUF, I. De l'arachide aux activités informelles. Thèse de doctorat troisième cycle, sous la direction de Jean BASTIE professeur à paris IV, 1988, 333 pages ;
- DPS. Service régional de Kaolack. Dps, Ministère de l'économie et des Finances, édition juin 2000 ;
- DPS. Population estimée du Sénégal en 1999, 2000 et 2001. Dps, Ministère de l'économie et des finances.
- « *Tarifs du transport urbain région de Kaolack à compter du27/06/2000* ». In Services Régional de Kaolack, édition 2000
- DIAGNE, M. L'entreprenariat féminin comme facteur de changements des rapports de genres et comme stratégie d'information au développement socioéconomique local, le cas des femmes de l' APROFES de Kaolack. Mémoire de maîtrise de sociologie à l'UCAD, 1999
- DURKHEIM, E. Les règles de la méthode sociologique. 1885 ;
- GODARD, X. Les transports dans les villes du sud : la recherche de solutions durables, édition Karthala, paris, 1994,357 pages
- GERONDEAU, C. Les transports urbains. Collection « que sais-je », PUF, 1969, 127 pages ;

JOHNSON, K.C. Les transports de personnes en Afrique noire, thèse de doctorat en sciences juridiques, paris II, 1975, 462 pages ;

KANE, C. représentations sociales et mobilités des jeunes à Dakar. Utrecht, 1999,229 pages

KA, M. « *Le vélo de retour en ville* ». Sud Quotidien ; n°2210 p6 ;

Le Monde n°1729, année 2002 p29;

Le Soleil n°9062, année 2000 ;

Le soleil n° 9067, année 2000, p2

Le soleil n°9070, année 2000 ;

MERLIN, R.R. Les Transports au Sénégal statistiques et géographie. Mémoire de maîtrise ; Faculté des Lettres et Sciences Humaines, UCAD, 1971, 104 pages ;

MORICE, A. Les petites activités urbaines, réflexions à partir de deux études de cas : les vélos taxis et les travailleurs du métal à Kaolack (Sénégal). Paris, Octobre 1981 ;

Monographie de L'ONUDI sur le développement industriel, Nation Unies, 1969,

Petit Robert (1982)

PRIOU, J. Les transports en europe. Collection « que sais-je », PUF, 1963 127 pages ;

Quinet, E. Analyse économique des transports. PUF, 1990,302 pages ;

THIAM, O, Transport et rééquilibrage régionale dans les pays du tiers monde ; cas d'application du Sénégal. S/d de Jacques Maurice LENGFRANO Université d'Aix Marseille II 1984.413 pages ;

VAN CHI BONNARDEL, R Moyens de transports routiers au Sénégal. Bulletin de l'IFAN, n°33,1971série B, pp63-116 ;

[WWW.boad.org/dossier/2roues](http://WWW.boad.org/dossier/2roues)

## TABLE DES MATIERES

<b>DEDICACES .....</b>	<b>01</b>
<b>REMERCIEMENTS.....</b>	<b>2</b>
<b>Sigle – abréviations.....</b>	<b>3</b>
<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>5</b>
<b>CHAPITRE INTRODUCTIF : GENERALITES SUR LE TRANSPORT..</b>	<b>8</b>
<b>CHAPITRE II : PROBLEMATIQUE HYPOTHESES ET</b>	
<b>OBJECTIFS.....</b>	<b>11</b>
<b>I. problématique .....</b>	<b>11</b>
<b>II. Hypothèses .....</b>	<b>12</b>
<b>III. Objectifs.....</b>	<b>13</b>
<b>CHAPITRE III : PERTINENCE DU SUJET, MODELE THEORIQUE ET</b>	
<b>CADRE CONCEPTUEL .....</b>	<b>14</b>
<b>I. Pertinence du sujet .....</b>	<b>14</b>
<b>II. Modèle théorique : .....</b>	<b>17</b>
<b>III. Cadre conceptuel .....</b>	<b>19</b>
<b>CHAPITRE IV : REVUE CRITIQUE DE LA LITTERATURE .....</b>	<b>21</b>
<b>CHAPITRE V : LA METHODOLOGIE .....</b>	<b>28</b>
<b>I. Méthodes d'échantillonnage .....</b>	<b>28</b>
<b>II. Techniques de collecte.....</b>	<b>28</b>
<b>II-1 Le questionnaire .....</b>	<b>28</b>
<b>II-2 Les entretiens.....</b>	<b>29</b>
<b>II-3 La documentation .....</b>	<b>29</b>
<b>III : Les méthodes d'observation .....</b>	<b>30</b>
<b>III-1 L'observation participante .....</b>	<b>30</b>
<b>III-2 Le récit de vie.....</b>	<b>30</b>
<b>III-3 Difficultés rencontrées .....</b>	<b>30</b>
<b>CHAPITRE V : PRESENTATION DE LA REGION DE KAOLACK.....</b>	<b>31</b>
<b>I. Situation géographique .....</b>	<b>31</b>
<b>II. Situation historique et démographique .....</b>	<b>32</b>
<b>III. Vie économique .....</b>	<b>33</b>
<b>IV. Présentation de la commune de Kaolack.....</b>	<b>34</b>
<b>IV-1 Position stratégique.....</b>	<b>34</b>
<b>IV-2 Situation économique .....</b>	<b>34</b>
<b>IV-3 Le transport.....</b>	<b>34</b>
<b>CHAPITRE I : RAPPELS HISTORIQUES .....</b>	<b>37</b>
<b>I - Les débuts de l'activité : le vélo pédale.....</b>	<b>37</b>
<b>II- Le vélo moteur : les débuts d'une activité prodigue .....</b>	<b>37</b>
<b>CHAPITRE II : DESCRIPTION DE L'ACTIVITE .....</b>	<b>38</b>
<b>I. Le personnel .....</b>	<b>38</b>
<b>I-1. Les conducteurs .....</b>	<b>39</b>
<b>I-2. Les apprentis.....</b>	<b>39</b>
<b>I-3. Les propriétaires .....</b>	<b>39</b>
<b>II. Les contrats et les versements .....</b>	<b>40</b>
<b>III. Le matériel.....</b>	<b>40</b>
<b>IV. Les garages .....</b>	<b>41</b>
<b>V. Les causes et origines de la réglementation en vigueur .....</b>	<b>42</b>
<b>VI. Esquisses de la réglementation de 2000 .....</b>	<b>42</b>

<b>VII. Les délits et les infractions</b> .....	<b>43</b>
VII-1 Les délits.....	43
VII-2 Les infractions .....	43
<b>VIII. Politique pénale à l'endroit des VT</b> .....	<b>44</b>
<b>IX. Attitude de la police</b> .....	<b>44</b>
<b>X. Les conditions d'acquisition de l'abonnement</b> .....	<b>44</b>
X-1 -Itinéraire de mise en circulation .....	44
X-2 -Mesures sécuritaires au niveau de la perception.....	44
<b>CHAPITRE III. COMMENTAIRE PARTIEL DES TABLEAUX</b> .....	<b>46</b>
a) Tableau général des variables.....	46
b) La Profession des conducteurs .....	47
c) l'Age des Enquêtes .....	48
d) : La situation matrimoniale et age des Enquêtés .....	48
e) : tableau Croisé de l'age et de la Situation matrimoniale.....	49
f) : relatif à l'ethnie de l'enquête.....	50
g) : du niveau d'instructions.....	50
h) : l'Assurance.....	51
i) : tableau relatif à l'obtention du Permis de conduire.....	52
j) Tableau relatif au contrat .....	52
k) Tableau des heures de descente .....	53
l) : Durée dans la Profession.....	54
m) : L'organisation de l'activité.....	55
<b>CHAPITRE IV : COMMENTAIRE D'ENSEMBLE DES DONNEES</b> .....	<b>56</b>
<b>I. Les conducteurs</b> .....	<b>56</b>
<b>II. L'activité vélo taxi</b> .....	<b>57</b>
II-1 L'aspect socioculturel .....	58
II-2 L'aspect socioéconomique .....	59
II-2-1 Apport économique de la location de VT à kaolack.....	59
II-2-1-1 Pour le conducteur .....	59
II-2-1-2 Pour le propriétaire .....	59
II-2-1-3 Pour les services de vente d'essence et de pièces détachées .....	60
II-2-1-4 Pour la perception municipale .....	61
II-2-2. L'ampleur de l'autorégulation .....	61
<b>II-2-3. Les contraintes du métier</b> .....	<b>62</b>
<b>CHAPITRE V. ANALYSE SOCIOLOGIQUE</b> .....	<b>63</b>
<b>I. Rappels des conditions de l'apparition de la bicyclette</b> .....	<b>63</b>
<b>II. Les conditions d'une expansion de la bicyclette</b> .....	<b>63</b>
<b>III. Conditions d'une expansion et genèse de l'activité VT</b> .....	<b>64</b>
III-1 Les aspects socioculturels .....	64
III-2 Les aspects socioéconomiques.....	64
III-3. Les conditions physiques .....	64
III-4. Les effets conjoncturels et de la motorisation.....	65
III-4-1 Les effets de la motorisation.....	65
III-4-2 Les effets de la conjoncture .....	65
III-4-3 L'attitude des pouvoirs publics.....	66
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>69</b>
<b>ANNEXES</b>	
<b>Bibliographie</b> .....	<b>73</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	<b>75</b>

<b>GUIDE D'ENTRETIEN .....</b>	<b>78</b>
<b>QUESTIONNAIRE.....</b>	<b>79</b>
<b>CARTES.....</b>	<b>81</b>

## **GIDE D'ENTRETIEN**

Sur la situation socioéconomique de la famille

Parler nous de :

### **I/ IDENTIFICATION**

-Situation matrimoniale

Situation professionnelle

Nombre d'enfants

### **II/ HABITAT**

Taille de la famille

Nombre de chambres

Nature de la maison

Type d'équipements

### **III/ ECONOMIE**

Revenu de la famille

Ressources

Dépenses

Investissements

Epargne



20 payez vous des taxes ? Si oui combien ? Si non pourquoi ?.....

21 Combien coûte une moto ?

22 Combien gagnez vous par jour ?

23 Combien versez vous à votre employeur par jour ?

24 Pour qui travaillez vous ? Pour vous-même ?  Pour vos parents ?  Autres ?

25 Combien en carburant consommez vous par jour ?

26 Quel est le prix du litre de carburant ?

27 Selon vous, est-ce que le transport des deux roues marche bien à Kaolack ? Si oui, pourquoi ? Sinon, pourquoi ?.....