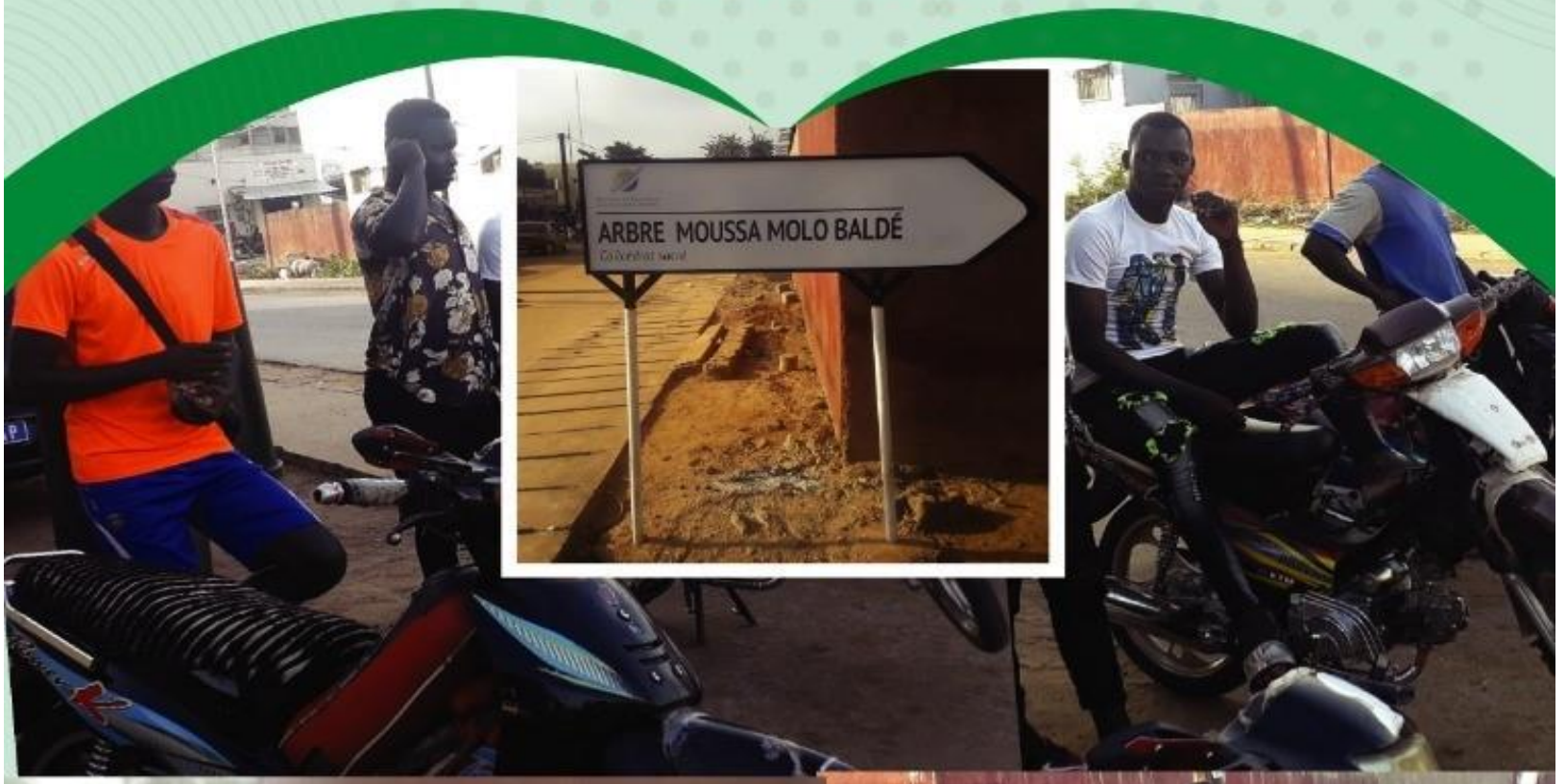
REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple - Un But - Une Foi

REGION DE KOLDA

Service Régional de la Planification

Emploi des Jeunes dans la Commune de Kolda : Les motos-taxi comme alternative.



Cette étude est réalisée en collaboration avec l'ARD-KOLDA

Octobre 2021

Table des matières

AVANT-PROPOS……2

LISTE DES GRAPHIQUES……3

INTRODUCTION ……4

I. PRESENTATION DE L'ETUDE ……6

1. **Objectifs de l'étude** ……6
2. **Méthodologie de l'étude** ……7
3. **Limites de l'étude** ……8

II. PRESENTATION DES RESULTATS ……9

1. **Caractéristiques et profil social des conducteurs de moto-taxi**……9
2. **Organisation et réglementation du secteur**……13
3. **Risques, contraintes du métier et mesures d'accompagnement attendues** ……14
4. **Constats, témoignages et difficultés rencontrées**……17
5. **Recommandations**……19

CONCLUSION ……21

AVANT-PROPOS

Emploi des jeunes dans la commune de Kolda: les motos-taxi comme alternative est une enquête menée par le Service régional de la Planification de Kolda en collaboration avec l'Agence régionale de Développement (ARD), les autorités administratives et locales, et l'ensemble des acteurs du système du transport.

A cette occasion, **le Service régional de la Planification tient à remercier:**

- M. le Préfet de Kolda;
- M. le Directeur de l'ARD de Kolda;
- M. le Commissaire de la Police;
- M. le Commandant de la compagnie des Sapeurs-pompiers;
- M. le Chef du service régional des transports;
- la Mairie de Kolda;
- le Centre départemental de l'Education populaire et Sportive (CDEPS);
- l'Association des conducteurs de vélo taxi de Kolda;
- les conducteurs de motos- taxi

pour leur disponibilité et leur coopération.

Cette étude est élaborée par

- M. Cheikh NDIAYE, Chef du Service régional de la Planification de Kolda;
- M. Sada BALDE, Directeur de l'Agence régionale de Développement de Kolda;
- M. Mamadou Samba SABALY, étudiant en ingénierie du développement local (stagiaire à l'ARD-Kolda;)
- Mme Fatoumatou DIALLO (Mme DIALLO-SRP-Kolda;)
- Mme Fatoumatou DIALLO (Mme Camara-SRP-Kolda;)
- M. Serigne NDAO, Chauffeur SRP-Kolda.

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1: répartition des conducteurs de motos-taxi par groupes d'âge…….....9

Graphique 2: répartition du niveau d'instruction……....10

Graphique 3: degré de satisfaction du métier…….11

Graphique 4: analyse croisée des variables âge et émigration en % ….…….....13

Graphique 5: secteur dans lesquels les enquêtés souhaiteraient investir……...15

INTRODUCTION

Près de la moitié de la population mondiale a moins de 25ans et 90% de cette frange vit en Afrique subsaharienne.

Selon les estimations de l'Organisation des Nations unies (ONU), chaque année, 20 millions de jeunes africains frappent, pour la première fois, aux portes du marché du travail. Une situation qui pourrait, dans le long terme, constituer un frein à une émergence économique africaine attendue.

Au Sénégal, la question de l'emploi des jeunes est au cœur des préoccupations des politiques publiques initiées par l'Etat et ses partenaires au développement surtout avec les impacts causés par la pandémie de la COVID-19.

Les récents événements de mars 2021[1] ont remis au goût du jour la problématique de l'emploi et de l'insertion des jeunes. Une telle situation avait poussé le Chef de l'Etat à rappeler l'urgente nécessité de réorienter les priorités autour de la jeunesse sur la période 2021-2023 matérialisée à travers le Programme d'urgence pour l'insertion socio-économique et l'emploi des jeunes "**XËYU NDAW ÑI**".

Classée parmi les régions les plus pauvres du Sénégal, Kolda reste marquée par un fort taux de chômage. Selon l'enquête nationale sur l'emploi au Sénégal, le taux de chômage de la région serait estimé à 30,8% en 2018.

Le manque d'industries ou d'entreprises pourvoyeuses d'emploi et d'attractivité de l'agriculture malgré ses fortes potentialités pourrait, entre autres, expliquer ce fort taux de chômage.

Par ailleurs, l'absence de passerelles pour orienter les élèves vers une formation professionnelle répondant aux besoins du marché, le manque de financement, de prédispositions en matière d'entrepreneuriat et la précarité de la situation économique et sociale poussent la plupart des jeunes de la région à s'orienter vers les métiers de « *transition* » ou « *reconversion* » comme celui de conducteur de motos-taxi communément appelé « motos-Jakarta ».

[1] Vagues de violence (qualifiée de frustration de jeunes en quête d'emploi) découlant d'une affaire qui concernait un leader politique suite à une accusation de viol.

A Kolda, comme ailleurs, ces motos, de marque KTM importées d'Asie, se sont invitées dans les habitudes de transports des populations. Des jeunes âgés, pour la plupart, entre 15 et plus 35ans, visibles dans tous les coins de rue, font de la conduite de motos-Jakharta leur gagne-pain.

Mais qu'est ce qui fait courir les jeunes vers ce métier? Pourquoi, tout d'un coup, ce foisonnement de motos-Jakarta? Qu'est ce qui les caractérise (profil social)? Quels sont les impacts des revenus tirés de l'activité? Comment le système de transport est-il organisé? Qui sont les acteurs qui y interviennent? Voilà autant de questions qui ont servi de prétexte pour entrer dans l'univers des motos-Jakarta.

Ce rapport présente d'abord l'étude en décrivant les objectifs, la méthodologie et les limites puis les résultats de l'enquête en analysant le profil social des acteurs, les contraintes du métier et en fin proposer des stratégies et recommandations pour mieux encadrer, organiser et accompagner le secteur.

I. PRESENTATION DE L'ETUDE

Cette étude s'inscrit dans le cadre des missions du Service régional de la Planification qui sont, entre autres: accompagner les autorités à travers l'élaboration d'études, l'assistance technique pour une bonne planification, une mise en œuvre et un suivi des politiques publiques au niveau territorial. Elle constitue un outil d'aide à la prise de décision et s'inscrit dans une dynamique de mieux répondre aux besoins et préoccupations des jeunes de la région de Kolda notamment les conducteurs de motos-taxi.

L'étude consiste à faire une enquête auprès des conducteurs de motos-taxi âgés de moins de 18 ans à plus de 35ans sur la base d'un questionnaire comprenant une vingtaine de questions mais aussi à travers des entretiens et focus group avec les acteurs. Elle cherche à caractériser cette activité pour faciliter son encadrement dans un contexte de promotion de l'emploi des jeunes.

1. Objectifs de l'étude

Les objectifs de l'étude sont déclinés suivant un objectif général et des objectifs spécifiques.

- ✓ **Objectif général:** favoriser une meilleure connaissance du système de transport des motos-taxi afin de proposer des actions et stratégies pour encadrer, régulariser le système et permettre la mise en œuvre des politiques d'emploi des jeunes de la région de Kolda.

- ✓ **Objectifs spécifiques**

- définir le mode d'organisation et de fonctionnement du transport des motos-taxi;
- determiner les motivations et les contraintes des conducteurs de motos-taxi en rapport avec leur secteur d'activité;
- proposer des recommandations, des stratégies et des actions pour améliorer l'organisation et le fonctionnement du secteur;
- proposer des stratégies pour promouvoir l'emploi des jeunes dans la région.

2. Méthodologique de l'enquête

Elle a consisté à faire d'abord une revue de la littérature, une imprégnation, une immersion dans le secteur des motos-Jakarta pour mieux cerner la problématique du transport des motos-taxi. La méthodologie s'est déroulée comme suit:

- **étape 1**: préparation de l'étude (élaboration des termes de reference, des questionnaires, le pretest et la définition de la méthodologie de collecte);
- **étape 2**: collecte des données (enquêtes, focus group et des entretiens avec les principaux acteurs: les conducteurs de vélos-taxi, le Président de l'Association, les Forces de l'ordre, le Sapeurs pompiers, les autorités administratives et locales et autres acteurs.
- **étape 3**: analyse et traitement des données et élaboration du rapport.

Au départ, il nous semblait important, pour mieux affiner l'élaboration du questionnaire, de côtoyer les acteurs concernés en empruntant souvent les motos-taxi. Ce qui donnait l'occasion d'engager une discussion, de mieux cerner les questions et préparer le terrain. Dans le même sillage, un prétest du questionnaire a été fait pour l'adapter afin de minimiser les malentendus et les problèmes d'interprétation.

L'enquête est réalisée selon la méthode par échantillonnage aléatoire. Il s'agissait de choisir, par hasard, à partir de la population enquêtée (conducteurs de motos-taxi) un échantillon représentatif de deux-cent-vingt-cinq (**225**) conducteurs localisés dans les différentes aires de stationnement de la commune pour leur administrer le questionnaire. Le face-à-face a été choisi comme mode d'administration du questionnaire.

Auparavant, une rencontre avec le Président de l'Association des conducteurs de motos-taxi a été organisée pour l'informer de l'objectif de l'enquête et une séance de travail tenue avec les collègues enquêteurs pour une mise à niveau sur le sujet étudié, le déroulement du processus mais surtout le comportement à adopter sur le terrain.

Par ailleurs, un focus group avec les conducteurs de motos-taxi a permi de discuter sur la vie de l'Association, les contraintes et les perspectives du secteur.

Parallèlement, d'autres acteurs partenaires comme les autorités (administrative et communale), la Police, les Sapeurs-pompiers, les chauffeurs de taxis, le Chef du Service régional du transport, le Chef du Service départemental de l'Education populaire et sportive (CDEPS)… ont été interviewés.

Pour rappel, le recensement, effectué pendant l'opération *Force COVID* au niveau du département de Kolda, estimait le nombre de conducteurs de motos-taxi à **948**.

3. Limites de l'étude

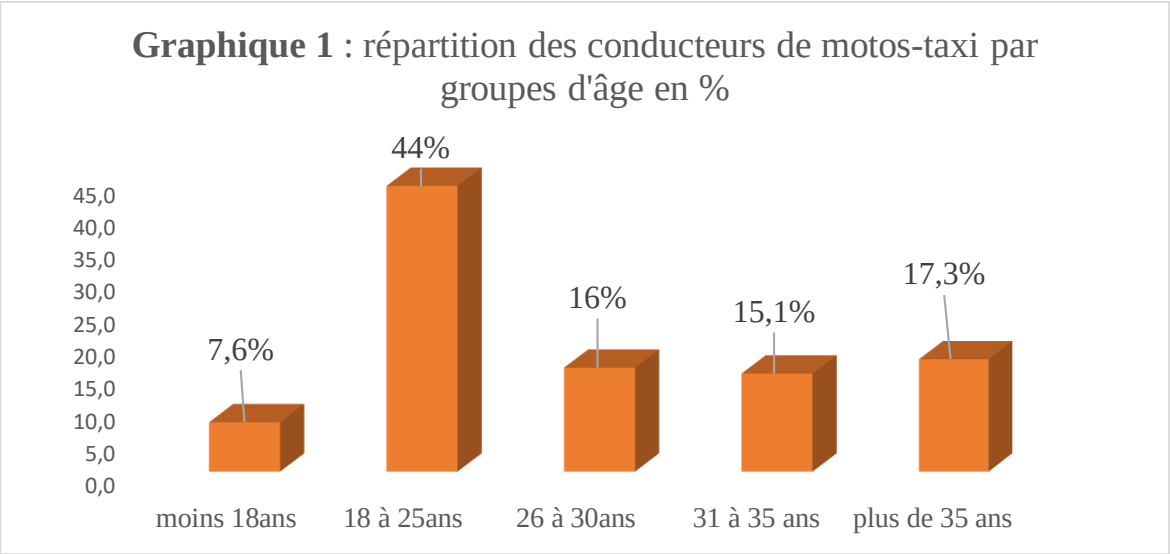
L'étude se limite à enquêter des jeunes conducteurs de motos-taxi et à interviewer autres acteurs partenaires dans la commune de Kolda. Elle n'est nullement un recencement général où tous les conducteurs de motos-taxi seront enquêtés. Toutefois, pour permettre à l'enquête de refléter la réalité du terrain, un échantillon représentatif de **225** enquêtés a été choisi avec une marge d'erreur de **5%** et un intervalle de confiance de **95%.**

II. PRESENTATION DES RESULTATS

Avant de présenter les résultats, il est nécessaire de prendre en compte, comme précédemment évoqué, deux éléments dans l'analyse: la marge d'erreur (**5%)** qui est une fourchette de certitude à l'intérieur de laquelle les résultats sont exacts et l'intervalle de confiance (**95%)** qui représente la probabilité que l'échantillon des individus interrogés ait une influence sur les résultats.

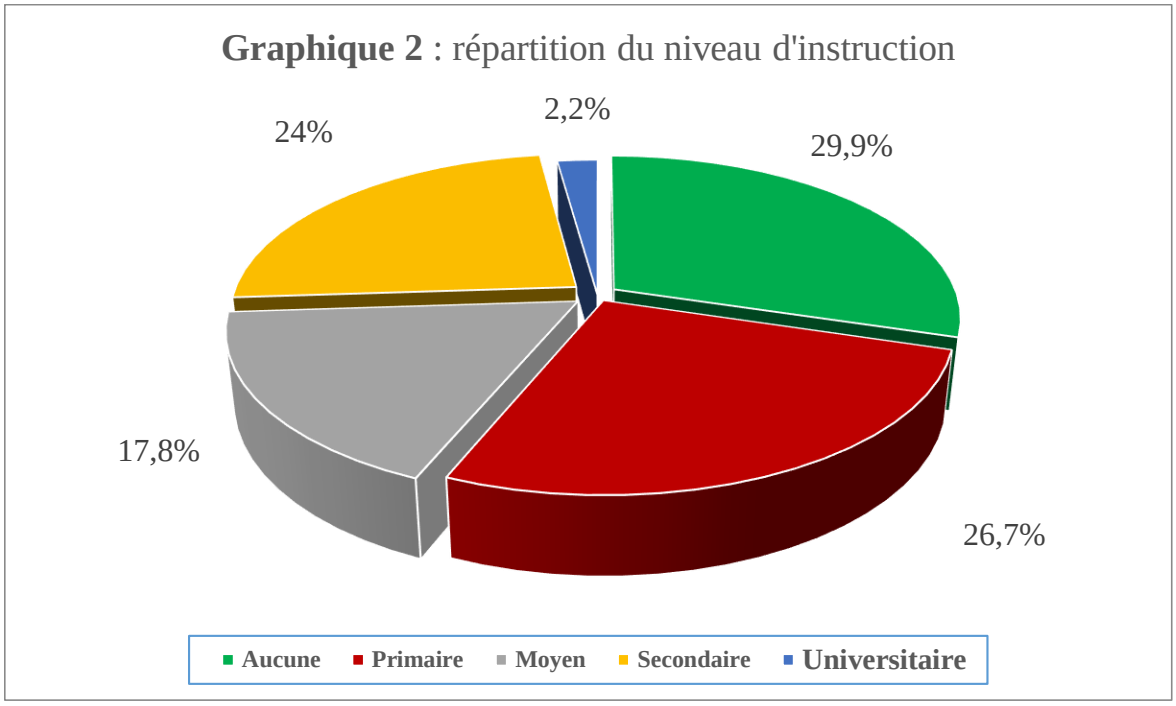
1. Caractéristiques et profil social des conducteurs de motos-taxi

- **Tranches d'âges**: l'enquête réalisée auprès de deux-cent-vingt-cinq (**225**) conducteurs de motos-taxi a révélé que **75%** ont entre 18 et 35ans, le reste est réparti entre les moins de 18 ans (**7,6%**) et **17,3%** pour les plus de 35ans. Parmi les individus interrogés, **46,7%** sont mariés et ont au moins 3 enfants.



Source: SRP-enquête motos-taxi dans la commune de Kolda octobre 2021

- **Niveau d'études**: **29,9%** des conducteurs n'ont pas été à l'école (beaucoup ont fait l'enseignement arabe), **26,7%** ont arrêté leurs études au primaire, **17,8** % au moyen, **24%** au secondaire dont **14** élèves présentement en classes de seconde (2de) et première (1re) et **2,2%** ont eu le Baccalauréat, avec quatre (4) actuellement inscrits à l'Université.



Source: SRP-enquête motos-taxi dans la commune de Kolda octobre 2021

Par ailleurs, il faut préciser que le secteur des motos-taxi, avec la conjoncture économique, a fini de faire rallier, ces dernières années, d'autres professionnels. L'enquête a montré que **15,6%** des conducteurs ont exercé leur dernière activité dans l'**artisanat** (tailleurs, menuisier, maçon, peintre, mécanicien…), **12,9%** s'activaient dans le **commerc**e et **46,7%** dans d'autres secteurs comme l'**agriculture**, l'**élevage**, la **pêche** etc.

Selon les résultats de l'enquête, **60%** des individus interrogés s'activent dans la conduite de motos-taxi depuis plus de 4ans et presque la moitié **(50,7%)** des conducteurs disposent de leurs propres motos, le reste appartiendrait à un proche parent, un ami ou un voisin à qui un versement quotidien de **2 000Fcfa** est dû. Le surplus est encaissé par le conducteur en guise de rémunération. Il faut souligner que le coût du transport varie entre **250 à 500 Fcfa** quelle que soit la destination. L'avantage des motos, c'est qu'elles facilitent les déplacements et desservent tous les quartiers.

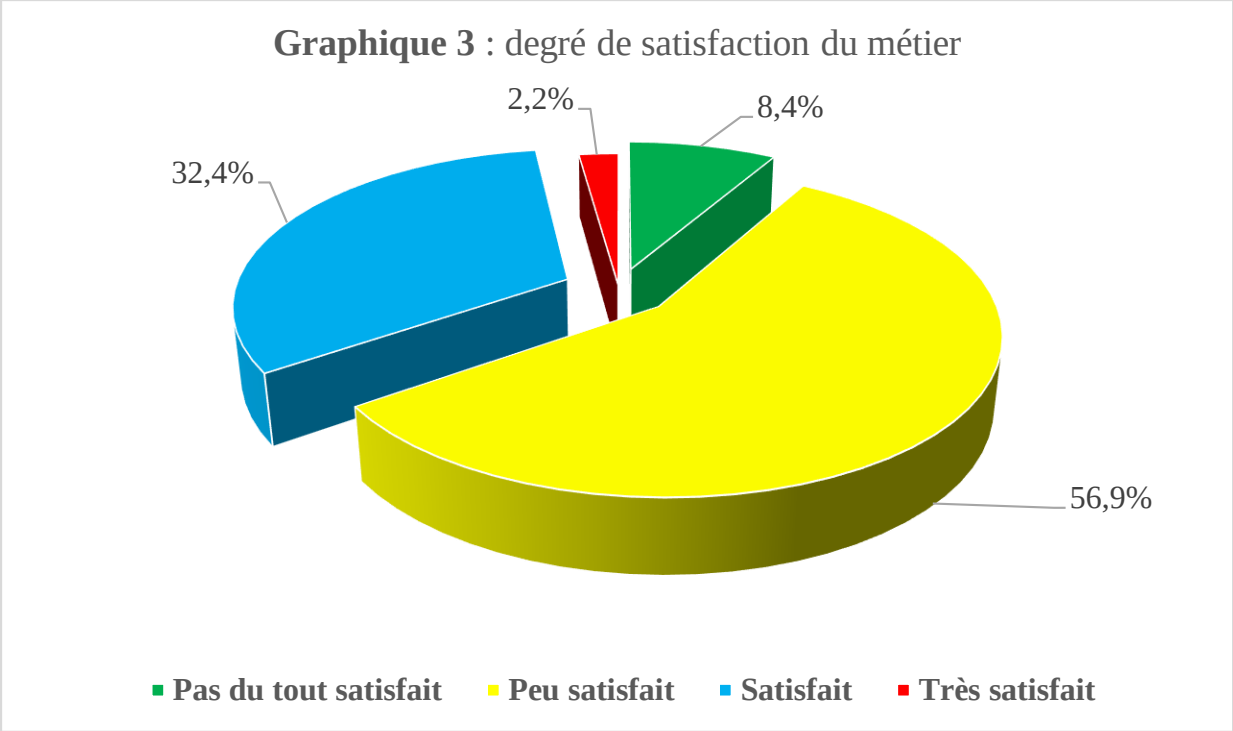
A l'heure actuelle, les recettes journalières varient en moyenne entre **2 500Fcfa** à **4 000Fcfa**, y compris les charges (carburant, panne…). C'est précisément pendant l'année scolaire où les choses marchent bien et les recettes peuvent s'élever à peu près à **8 000Fcfa** sans compter les abonnements.

La plupart travaille 7j/7 et souvent de 8h à des heures tardives. Aussi, faudrait-il souligner que certains, en raison d'une conjoncture difficile, exercent parallèlement à leur profession, la conduite de motos-taxi pour arrondir les fins du mois.

Parmi les conducteurs de motos-taxi, seuls **12%** détiennent un permis de conduire (**catégorie A**1) obtenu grâce à l'appui du ***Fonds de Financement de la Formation professionnelle et technique*** (3FPT) qui avait formé **plus de 100** jeunes de la commune. Quelqu'uns sont devenus aujourd'hui chauffeurs de taxi ou bus Tata après avoir passé un permis de transport en commun.

Par ailleurs, en plus des gilets et casques offerts par la Marie, l'Association a bénéficé de formations en entrepreneuriat et en santé de la reproduction organisées par le Centre départemenal d'Education populaire et sportive (CDEPS).

- **Satisfaction par rapport au métier**: le métier de motos-taxi ne nourrit pas vraiment son homme. Selon les résultats, plus de la moitié des individus **(56,9%)** sont peu satisfaits et **8,4%** pas du tout satisfaits contre **32,4%** et **2,2%** qui disent respectivement être satisfaits et très satisfaits de leur métier.



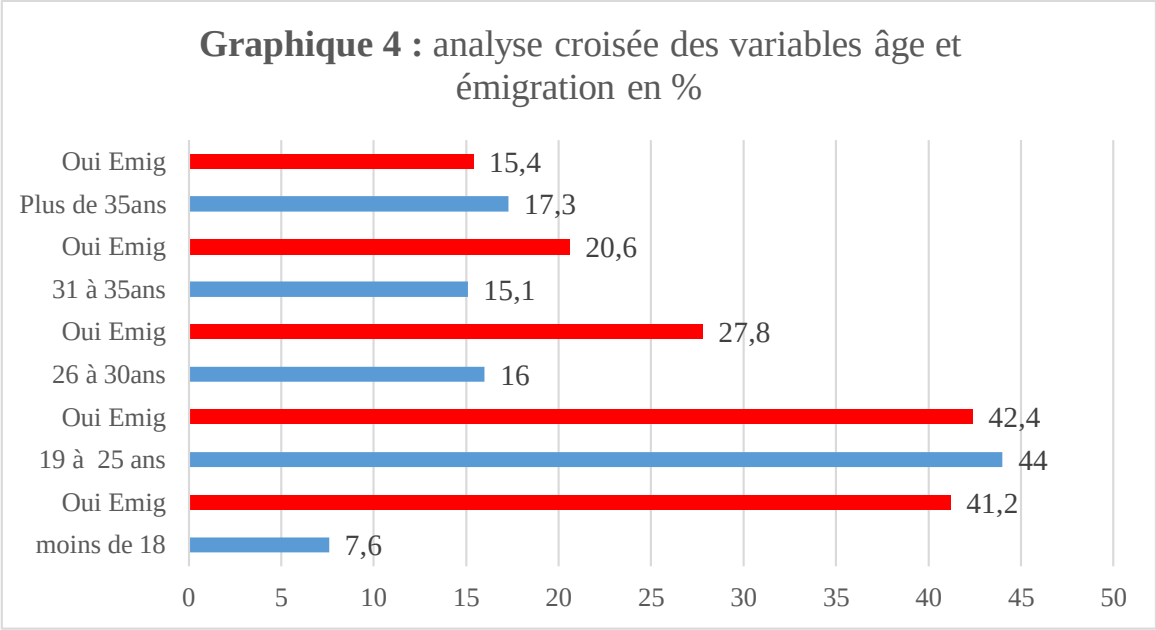
Source: SRP-enquête motos-taxi dans la commune de Kolda octobre 2021

Pour certains, la baisse des recettes reste imputable à l'hivernage, à la rareté de la clientèle et à la prolifération des motos. Ce qui leur fait dire que la conduite de motos-taxi n'est pas un métier mais juste une échappatoire pour régler la dépense quotidienne. C'est pourquoi, les conducteurs souhaitent trouver quelque chose de meilleur. Certains sont même tentés par l'émigration clandestine. En effet, **32%** des personnes rencontrées ont l'intention de (re)prendre la mer pour rallier l'Europe. A ce sujet, est-il besoin de rappeler qu'un convoyeur et des rescapés ou refoulés ont été recensés parmi les conducteurs. Aujourd'hui, si certains ont regretté leur mésaventure, d'autres sont prêts à braver à nouveau la mer.

Une analyse croisée des variables (**âge et émigration**) permet de montrer que les moins de **18ans** et la tranche d'âge **19 à 35ans** qui représentent **51,6%** de l'échantillon sont plus favorables à l'émigration (**Oui Emig**) avec respectivement **41,2%** et **42,4%.** Le constat est que ce sont, pour la plupart, des jeunes sans responsabilité familiale (sans épouse et sans enfant) et par ailleurs en situation de chômage. **(voir graphique 4)**.

En revanche, d'autres y trouvent leur compte et arrivent à joindre les deux bouts allant même jusqu'à épargner auprès du boutiquier du coin, dans un compte mobile money ou même dans une institution de microfinance. De cette épargne, certains sont arrivés, autant que faire se peut, à acheter une moto (dont le prix se situe à environ **400 000**Fcfa), à construire leur maison, à payer la scolarité de leurs enfants voire même à s'engager dans un mariage.

- **Connaissance de l'association des conducteurs de motos-taxi: 48%** des personnes interrogées affirment avoir entendu parler de l'Association des conducteurs de vélos-taxi de Kolda (**ACVTK**) même s'ils déplorent le manque de communication. D'après l'enquête seuls **26,2%** de ces conducteurs sont officiellement membres. Si certains ont versé leur cotisation et attendent d'entrer en possession de leur carte, d'autres disent ne pas trouver leur compte, leur intérêt dans cette association. Toutefois, l'enquête a fait remarquer que tous (membres officiels) ont bénéficié de l'appui COVID, soit **28,9%** des personnes enquêtées. Ceux qui n'en avaient pas reçu, étaient soit en déplacement au moment de la remise soit n'avaient pas de pièce d'identité.



Source: SRP-enquête motos-taxi dans la commune de Kolda octobre 2021

2. Organisation et réglementation du secteur

Les conducteurs de motos-taxi sont regroupés dans une association dénommée Association des conducteurs de vélos-taxi de Kolda (ACVTK) créée en décembre 2012. Cette association, affiliée à la fédération nationale, constitue le cadre de dialogue et d'échange des conducteurs et regroupe officiellement **363** membres.

Seize (**16**) lieux de stationnement ont été autorisés par la Mairie en 2012; aujourd'hui, ils sont plus d'une centaine localisés presque dans tous les coins de rue. Les conducteurs ciblent les lieux de grandes concentrations humaines (marchés, écoles, hôpitaux…) ou certains quartiers loin du centre ville. En plus, ces lieux ne sont pas fixent et peuvent changer selon les heures de fréquentation des clients.

Dans certaines aires de stationnement, il y a un président, et les départs sont réglementés selon l'ordre d'arrivée. Toutefois, le secteur des motos-taxi souffre de son manque d'organisation. Il est difficile aujourd'hui de savoir qui est conducteur de motos-taxi. Tout le monde en a fait son gagne-pain. Pourtant, **l'arrêté ministériel n° 8903 MIT/DTR** en date du **29 octobre 2012** portant réglementation des vélos-taxi dans les régions précise en son **article 2**: est autorisé à faire du transport public de personnes dans une région, tout vélo-taxi qui remplit les conditions ci-après:

- être déclaré apte à la visite technique spéciale effectuée au niveau des services compétents du ministère chargé des Transports routiers;
- être immatriculé dans la région concernée;
- être couvert par une police d'assurance responsabilité civile et personne transportée en cours de validité;
- être muni d'une autorisation de transport urbain public de voyageurs « ou licence » d'exploitation dans la région concernée.

Aussi, tout conducteur de vélos-taxi doit remplir les conditions suivantes:

- être de nationalité sénégalaise;
- être âgé de 18ans au moins;
- être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie A1 et d'une attestation de formation en sécurité routière délivrée par une auto-école agréée.

Selon toujours l'arrêté, la circulation et le stationnement des vélos-taxi dans les zones d'exploitation sont réglementés par les autorités administratives et/ou municipales compétentes.

Toutefois, certains acteurs jugent ces conditions très lourdes et ne peuvent pas être remplies par les conducteurs dont la plupart sont en contrat.

C'est pourquoi, la police, consciente de l'impact économique des motos-taxi auprès des ménages a décidé d'assouplir les contrôles qui ne se font désormais que le vendredi et le samedi.

3. Risques, contraintes du métier et mesures d'accompagnement

La conduite de motos-taxi Jakarta n'est pas sans risque. En effet **52%** des conducteurs ont, au moins, eu un accident durant l'exercice de leur métier. La plupart ont été acheminés à l'Hôpital régional de Kolda par les sapeurs-pompiers. Certains, aujourd'hui, vivent encore des séquelles de leur accident (traumatisme, handicap physique…)

Pour rappel, au titre de l'année **2020**, la Compagnie des Sapeurs-pompiers de Kolda a enregistré, au cours de ses sorties, **17** corps sans vie dont **6** décès du côté des motos-Jakarta. Au moment de l'enquête, pour le seul mois de septembre, **51** accidents ont impliqué les motos-Jakarta.

La Police, elle, a dénombré, pour la même période, **19** cas d'accidents dont **16** accidents corporels et **3** avec dégâts matériels.

Autant, il est facile de constater le non respect du port des gilets et de casques, autant la mise en oeuvre de l'immatriculation des motos peine à se matérialiser même si un arrêt la réglemente (cf à l'arrêté portant operation d'immatriculation gratuite des deux roues motorisées). Selon les informations fournies par le Service régional des Transports, pour immatriculer une moto, il faut, en plus du paiement de **15 000 Fcfa** des frais de puce sécurisé, débourser **13 000 Fcfa** pour les frais de plaque. En réalité cette gratuité n'est que partielle; l'immatriculation est gérée par un partenaire *capp karange* qui a pour objectif la modernisation du système de transport.

L'opération d'immatriculation se poursuit jusqu'au **31 janvier 2022**. Parmis les documents exigés, il faut citer: le certificat de vente dument légalisé, le certificat de mise en consommation (CMC), les photocopies de la carte nationale d'identité du vendeur et de l'acheteur.

Par rapport au port du casque, l'observation directe permet de constater que peu de conducteurs portent le casque (moins de **5%**); ce sont généralement les plus de **36ans**. Plusieurs explications sont souvent données pour justifier le non port du casque: **inconfort, mal de tête**, **géne**, **chaleur** etc. Bien que conscients de l'importance, la plupart le garde à la maison ou sur la moto et ne le porte que pendant les contrôles de la Police.

Entre autres contraintes, il faut ajouter les contrôles effectués par la Police qui créent souvent la panique chez les conducteurs. Les infractions qui peuvent leur être reprochées sont souvent liées au non port du casque, à l'absence de carte grise, d'assurance ou de permis de conduire. Lesquelles, notamment le non port du casque et l'absence d'assurance, sont assujetties au paiement d'une amande allant de **3 000** à **6 000 Fcfa** voire la confiscation de la moto. C'est souvent donc un jeu du chat et de la souris entre la Police et les conducteurs qui n'hésitent pas à bifurquer en pleine circulation à la vue des hommes de tenue, des situations qui peuvent souvent créer des incidents.

En outre, il arrive que des vols de motos soient signalés auprès des forces de sécurité voire même de trafic de produits prohibés ou d'actes délictuels commis par des conducteurs de motos-Jakarta.

En plus des stationnements illégaux et spontanés notés au niveau du marché central créant, parfois, des embouteillages, certains comportements sont à déplorer.

Il s'agit

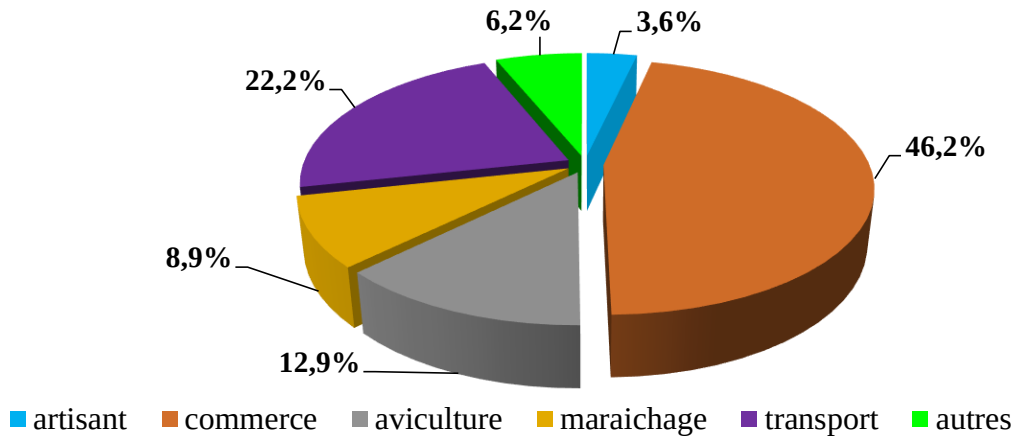
- du transport de marchandises;
- de la surcharge de passagers (3 personnes sur la moto);
- du non-respect du code de la route;
- du manque de lucidité et vitesses excessives;
- de la musique à bord ou téléphone collé à l'oreille pendant la conduite;
- du non-respect de la position califourchon notamment par les femmes etc.

Compte tenu de toutes ces difficultés, il est nécessaire d'organiser le secteur mais surtout d'apporter un accompagnement durable.

A la question de savoir: si vous devriez être financé, accompagné dans quel (s) secteur(s) souhaiteriez investir?

22,2% ont manifesté leur vœu de rester dans le secteur du **transport** c'est-à-dire: avoir un permis, acheter une moto ou une voiture, **46,2%** ont opté pour le **commerce**, **12,9%** investiraient dans **l'aviculture**, **8,9%** dans le **maraichage**, **3,6%** dans **l'artisanat**, leur métier d'origine et **6,2%** dans **d'autres domaines**.

Graphique 5: secteur dans lesquels les enquêtés souhaiteraient investir



Source: SRP-enquête motos-taxi dans la commune de Kolda octobre 2021

4. Constats, témoignages et difficultés rencontrées

Au regard de sa position urbaine, la commune de Kolda accueille, de plus en plus, des conducteurs de motos-taxi venant d'autres communes ou départements mais aussi des jeunes d'autres régions venus pour autres motifs que la conduite de motos.

Aussi, il faut dire que les conducteurs de motos-taxi, les chauffeurs de taxi et de bus Tata ne s'apprécient guère dans la circulation. Les plaintes de ces derniers se font entendre de temps en temps. Ils se voient disputer les clients avec les conducteurs de motos-taxi qui n'apportent aucune contribution à la fiscalité locale. Toujours est-il qu'une certaine clientèle leur est restée fidèle pour des raisons de sécurité ou de coût.

Par ailleurs, avec les motos-Jakarta, de nouveaux métiers se sont créés: mécaniciens, vendeurs de motos ou de pièces détachées.

En raison des motos-Jakarta, les bras valides deviennent de plus en plus rares en milieu rural. Certains jeunes agriculteurs, après un bon hivernage, achètent une moto et restent indéfiniment dans les centres urbains pour y exercer le métier de conduite de motos-taxi.

Au cours de l'enquête, des **témoignages**, des **confidences** et des **difficultés** n'ont pas manqué, comme il est relaté dans ces lignes qui suivent.

<u>Enquêté</u> X1: *« Je suis l'ainé de ma famille, je ne dois aucunement dépendre de mes parents qui sont déjà âgés. J'ai dû abandonner les études pour des raisons de précarité. Le peu que je gagne me permet subvenir aux besoins de la famille. Je souhaite que la situation évolue pour espérer fonder bientôt un foyer. »*

<u>Enquêté</u> X2: *« Je veux bien rester et travailler pour mon pays, mais l'avenir est encore sombre, moi, si je trouve un moyen de (re)prendre la mer pour émigrer je n'hésiterai pas une seule seconde. J'ai déjà fait le voyage deux fois malheureusement, j'ai échoué aux larges de la Mauritanie et du Maroc. »*

<u>Enquêté</u> X3: *« Je fais partie des premiers conducteurs de motos-taxi. Je conduisais une grosse moto « **coupé** » ensuite, j'ai acheté deux motos-Jakarta que j'ai cédées à ma famille. En 2015, j'ai pris le risque d'émigrer mais j'ai vécu l'enfer en Lybie.*

Je déconseille aux jeunes de tenter l'émigration clandestine. La vie est précieuse. Aujourd'hui, je remercie le bon Dieu qui m'a ramené sain et sauf. Je suis dans les motos-taxi mais je dispose aussi des champs de maïs et d'arachide. Je m'en sors très bien. »

Enquêté X4*: « J'ai perdu un frère en pleine mer alors qu'il tentait d'émigrer. Quoiqu'il advienne, je reste auprès des miens et attendre mon destin. Si nous ne restons pas ici qui va construire ce pays. Il faudrait aussi que les autorités pensent aux jeunes en les accompagnant dans leur projet. Nous, nous ne cherchons que du travail. »*

Enquêté X5*: « Vous voyez (*il nous montre la jambe gauche enflée et bandée*) je risque de perdre ma jambe. C'est dans la nuit du 17 septembre que je suis entré en collision avec une moto-Jakarta conduite par un jeune. Le choc était si violent que le sang coulait de partout. Quand les sapeurs sont venus, ils m'ont évacué à l'Hôpital régional où on a constaté une fracture de la jambe avec plaie. Vous savez c'est grâce à la moto que je réglais la dépense, satisfaisais les besoins de ma femme, de mes enfants et de mes parents. Aujourd'hui, ceux sont ces gars-là (*il désigne des amis que nous avons trouvés sur place, il baptisait son fils*) qui me donnent dés fois 500 ou 1000Fcfa. Je n'ai pas les moyens de me soigner. Je les remercie infiniment. J'en appelle aux bonnes volontés. »*

S'agissant des difficultés rencontrées, elles sont multiples. Le processus de mise en œuvre d'une enquête requiert des ressources nécessaires et exige de la part des enquêteurs une réelle motivation, une compréhension des personnes enquêtées et l'établissement d'un climat de confiance entre les deux parties. Malgré la prise en compte de ces dimensions, certains ont refusé de répondre à l'appel donnant, entre autres arguments voilés le contexte électoral ou les sempiternelles enquêtes et promesses qui n'ont pas abouti à grand-chose. Toutefois, nous avons trouvé, par moment, la plupart très réceptifs et enthousiastes qui ne cessaient de demander à ce que leur nom et numéro de téléphone soient mentionnés nonobstant le caractère anonyme de l'enquête.

Le manque d'organisation du secteur et la dispersion des cibles n'ont pas facilité la tâche aux enquêteurs qui sillonnaient les aires stationnements.

En plus, compte tenu de la mobilité des acteurs, l'entretien pouvait être interrompu à cause d'une interpellation d'un client ou de la Police pour des contrôles de routine.

4. Recommandations

Les différentes rencontres initiées auprès de l'ensemble des acteurs ont permis de dégager des recommandations dont l'essentiel tourne autour de:

L'immatriculation des motos-taxi pour mieux les identifier et les différencier des autres. Pour résoudre les problèmes d'insécurité, **une lettre-circulaire**, en date du 19 juillet 2021 **portant opération d'immatriculation gratuite des deux roues motorisées** avait été publiée, mais force est de constater que la mise en œuvre pose problème. A cet effet, compte tenu des coûts d'immatriculation difficilement supportable, il est important **d'accompagner financièrement** des conducteurs.

Le port de **casques** et **gilets identifiables** doit être une priorité. Cela permettra de réduire les risques d'accident et de mieux identifier les conducteurs véreux qui commettent des forfaitures ou des actes délictuels.

L'organisation du secteur passe d'abord par un **accompagnement** des acteurs dans la formation en **code** et **conduite**. Aujourd'hui, force est de reconnaitre que la recrudescence des accidents n'est que le résultat de la méconnaissance du **code de la route** de la plupart des conducteurs de motos-taxi. Cet accompagnement devrait découler de l'obtention d'un **permis de conduire**.

L' accompagnement de l'Etat, des partenaires et de la commune en terme de **financement de projets** et de **formations** permettrait aux jeunes dans la region de rester dans leur terroire et éviter les vagues migratoires vers la capitale, ailleurs ou en Europe par des voies illégales notamment pour la tranche d'âge 18 à 35ans.

Au plan scolaire, au regard du fort taux de déperdition, il est important de mettre en place des **passerelles de formation** pour créer des **filières porteuses d'emploi**.

La **promotion** et la **restructuration** de l'Association des vélos-taxi au **plan organisationnel** et **financier** semblent de mise afin de mobiliser l'ensemble des acteurs autour de l'essentiel. En effet, pour permettre la création d'**activités génératrices de revenus**, l'Association, en collaboration avec le CDEPS, s'est engagée dans la constitution d'un **Groupement d'intérêt économique** (**GIE**). De plus, l'Association doit être plus **dynamique** et **proactive** dans l'action comme dans la communication.

En ce sens, il est aussi important de **sensibiliser,** de **communiquer** avec l'ensemble des acteurs à travers une **communication** de **proximité** et de **masse** comme la radio, réseaux sociaux etc. afin de permettre aux acteurs d'être informés de la vie de l'Association. A cet effet, l'Association exprime son voeux d'être **appuyée** par la **Mairie** pour les **campagnes de communication** dans les radios communautaires comme c'est le cas à Ziguinchor ou à Tambacounda avec les émissions interactives "***allo Jakarta***" par exemple.

Le secteur des motos-taxi, s'il est bien organisé, peut constituer une veritable **ressources fiscales** pour la commune. A l'heure actuelle, l'Association semble être disposée à **payer** la **patente** et participer au développement de la commune mais surtout exercer légalement leur activité.

Le **manque de concertation** entre les acteurs du secteur plombe les efforts déjà entrepris par l'Etat pour assainir et réglementer le secteur. Il en est même du manque de **suivi des mesures** prises par l'Etat ou de la Collectivité territoriale. A cet égard, l'Association recommande fortement **le renforcement des relations** avec la Mairie et les autres services afin de permettre une bonne mise en oeuvre des actions. Pour mieux organiser le secteur, il est donc nécessaire de **travailler en toute synergie** en mettant en place un cadre de **concertation**. Du côté de la Mairie, il est important de designer un **point focal** qui va se charger, entre autres questions, le secteur de motos-taxi.

En matière de sécurité, il est souhaitable de renforcer la **formation des conducteurs** dans le **secours** et les **premiers soins** en cas d'accident avec la collaboration avec la compagnie des Sapeurs pompiers ou la croix rouge.

Par rapport à la **prise en charge sanitaire** des conducteurs de **motos-taxi accidentés** ou **malades**, la Mairie doit accompagner l'Association dans **la formalisation d'une mutuelle de santé** pour lui permettre d'accéder aux **soins** de **santé à moindre coût** et promouvoir le **système de solidarité** entre acteurs.

Même s'il existe des **aires des stationnaires autorisées (16 en 2012)** par la Mairie, il n'en demeure pas moins de constater une **anarchie** et une **prolifération** d'aires de stationnement spontanées. La **règlementation de ces aires de stationnements** en collaboration avec l'ensemble des acteurs est une urgence et une nécessité pour l'organisation du secteur.

CONCLUSION

Au terme de l'enquête, il est important de souligner **l'impact positif des motos-taxi** dans la vie des populations notamment sur le plan économique. Aujourd'hui, même si des difficultés sont notées, de part et d'autre, il n'en demeure pas moins de souligner que, la conduite de motos-taxi, à Kolda, demeure en réalité la seule activité à laquelle, un jeune sur quatre s'adonnent pour subvenir à ses besoins. Cet engouement devrait se traduire par un **accompagnement durable** des pouvoirs publics mais surtout des collectivités territoriales pour résorber le gap du sous-emploi et du chômage.

En tout cas, aujourd'hui, les motos Jakarta demeurent une problèmatique qui pourrait constituer ce que certains appellent une **bombe à retardement**.

L'organisation du secteur demeure aujourd'hui une nécessité et une urgence qui appellent à une **synergie d'actions** de l'ensemble des acteurs pour une **meilleure application des mesures** et de la réglementation en vigueur en vue de faciliter le travail des forces de sécurité, de défense et de secours.

Les nombreux accidents, récriminations et autres plaintes ne pourront être réglés qu'avec le respect de la réglementation.

De plus, la commune de Kolda gagnerait à accompagner les conducteurs dans le respect de la réglementation et l'organisation du secteur pour promouvoir des **emplois plus décents** chez les jeunes et pour espérer bénéficier de **retombées fiscales** plus importantes.

Au rythme des choses, si rien est fait, le secteur des motos-taxi pourrait constituer un **danger** plus qu'une **solution** de **mobilité**. C'est pourquoi, il urge de créer **les conditions favorables** pour l'épanouissement de la jeunesse au niveau de la région.

Aujourd'hui, avec la création des pôles emploi et entrepreneuriat des jeunes dans le cadre du Programme "**XËYU NDAW ÑI",** l'espoir est permis afin d'apporter une solution à la problèmatique de l'emploi des jeunes.