

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I  
CENTRE DE RECHERCHE ET DE  
FORMATION DOCTORALE EN  
"SCIENCES HUMAINES, SOCIALES ET  
ÉDUCATIVES  
.....

UNITÉ DE RECHERCHE ET DE  
FORMATION DOCTORALE EN  
SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES  
.....

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I  
POSTGRADUATE SCHOOL FOR  
SOCIAL AND EDUCATIONAL  
SCIENCES  
.....

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR  
SOCIAL SCIENCES  
.....

DEPARTMENT OF HISTORY

**MOTOS-TAXIS ET PROBLÉMATIQUE DE  
SÉCURITÉ DANS LA VILLE DE BERTOUA  
1991-2013**

**Mémoire présenté en vue de l'obtention du diplôme de Master en Histoire  
option : Histoire économique et sociale**

Par:

**Jean-Louis WOABOUF NANA**  
Licencié en Histoire

Sous la direction de :  
**Célestin Christian TSALA TSALA**  
Professeur



**Mars 2023**

À

Ma mère, Christiane ABAL, pour l'affection et le soutien permanent.

## REMERCIEMENTS

Nous nous en voudrions de faillir à la tradition qui commande la simplicité du geste, l'élan de gratitude après une œuvre dont la réalisation n'aura été possible qu'avec la participation d'âmes bienveillantes et disposées que je tiens à remercier.

Nous vouons ici un témoignage à mon directeur le Pr. Célestin Christian TSALA TSALA qui, malgré toutes ses occupations, a accepté diriger ce travail. Il a su faire montre d'une grande disponibilité, ses conseils nous ont été d'un indescriptible apport. Aussi, sa rigueur au travail sa délicatesse et son sens méthodique ont été d'un grand intérêt pour nous. Que ces mots lui témoignent notre profonde gratitude.

Nous exprimons également ce sentiment à l'égard du corps enseignant du département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I pour la formation qu'ils ont assuré tout au long de notre cursus académique et passion de la recherche transmise à l'occasion.

Nous redisons l'expression de notre gratitude à notre maman Christiane Abal dont l'affection a offert un esprit bien disposé à la recherche.

Qu'il nous soit permis de remercier les membres de notre famille : Liliane Pieme Nana, Alice Fangang Nana, Elie Nana Nana, Alfred Ngombie, Marie Gisèle Ayinda, Bonaventure Mvogo, Boris Bidja, André Mpomb, Max Gueteu, Morelle Akamba qui nous ont toujours accordé un appui multidimensionnel qui ne peut être démenti.

Tous amis, camarades et aînés académiques : Donald Bilégué, Dilane Meffongo, Mohamed Yap, Belmont Yameni, Steve Mbamekel, Christian Noukimi, François Amougo Mvogo-Ndi, Ines Mada, père Christel Mvogo, père Narcisse Mviang, Joséphine Ombiono, Diane Mengué, Prisca Nanga, pour les encouragements, le soutien matériel et moral qui ont été d'un apport significatif face aux difficultés.

Cette page ne saurait être tournée sans exprimer un sincère remerciement aux bienfaiteurs en particulier, monseigneur Jan Ozga, père Mireck pour le soutien financier qui a constitué une bouffée d'oxygène pour la réalisation de ce travail.

À tous ceux dont les noms n'ont pas été cités et qui d'une manière ou d'une autre ont contribué à la réalisation de ce travail, qu'ils reçoivent l'expression de notre gratitude.

## SOMMAIRE

DÉDICACE.....	.....
REMERCIEMENTS .....	ii
SOMMAIRE .....	iii
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES .....	v
LISTE DES ILLUSTRATIONS .....	vii
RÉSUMÉ.....	ix
ABSTRACT .....	x
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
CHAPITRE 1 : GÉOGRAPHIE HISTORIQUE DE LA VILLE DE BERTOUA .....	27
I- PRÉSENTATION PHYSIQUE DE LA VILLE DE BERTOUA .....	27
II- ÉVOLUTION ADMINISTRATIVE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA VILLE DE BERTOUA .....	32
CHAPITRE 2: SOCIALISATION DES MOTOS-TAXIS À BERTOUA : ENTRE DYNAMIQUES EXOGÈNES ET ENDOGÈNES .....	49
I- MOTO-TAXI : UN PHÉNOMÈNE DE TRANSPORT URBAIN.....	49
II- INDICATEURS EXOGÈNES DE SOCIALISATION DU MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA .....	53
III- INDICATEURS ENDOGÈNES DE SOCIALISATION DU MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA .....	61
CHAPITRE 3 : ORGANISATION, FONCTIONNEMENT ET DYNAMISME SOCIO- ÉCONOMIQUES DE L'ACTIVITÉ DE MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA .....	69
I- ACTEURS DE GESTION DU TRANSPORT URBAIN DANS LA VILLE DE BERTOUA 69	
II- FONCTIONNEMENT DE L'ACTIVITE DE MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA .....	75
III- DYNAMISME SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'ACTIVITÉ DE MOTO-TAXI À BERTOUA .....	94

CHAPITRE 4: CADRE D'ANALYSE DE L'INSÉCURITÉ ENGENDRÉE PAR LES MOTOS-TAXIS DANS LA VILLE DE BERTOUA .....	102
I- CONCEPT DE L'INSÉCURITÉ URBAINE .....	102
II- MOTOS-TAXIS : ACTEURS D'UNE INSÉCURITÉ MULTIFORME DANS LA VILLE DE BERTOUA .....	113
CONCLUSION GÉNÉRALE .....	128
ANNEXES .....	131
SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....	157
TABLE DES MATIÈRES .....	168

## LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

<b>AN</b>	: Assemblée Nationale
<b>ASPROMOT</b>	: Association Provincial des Motos-taxis
<b>BAD</b>	: Banque Africaine de Développement
<b>BC</b>	: Banque Centrale
<b>BEPC</b>	: Brevet d'Etude de premier cycle
<b>BM</b>	: Banque Mondiale
<b>CEPE</b>	: Certificat d'Etudes Primaire Elémentaire
<b>CFA</b>	: Communauté Financière Africaine
<b>CNSR</b>	: Conseil National de Sécurité Routière
<b>CUB</b>	: Communauté Urbaine de Bertoua
<b>C2D</b>	: Contrat de Désendettement et de Développement
<b>DGSN</b>	: Délégation Générale à la Sureté Nationale
<b>DTT</b>	: Direction des Transports Terrestres
<b>EPC</b>	: Eglise Presbytérienne Camerounaise
<b>FAS</b>	: Facilité d'Ajustement Structurelle
<b>FASR</b>	: Facilité d'Ajustement Structurelle Renforcée
<b>FCFA</b>	: Francs des Colonies Française d'Afrique
<b>FMI</b>	: Fond Monétaire International
<b>MINHDU</b>	: Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain
<b>MINSANTE</b>	: Ministère de la Santé Publique
<b>MINTP</b>	: Ministère des Travaux Publics
<b>MINTRANSPORT</b>	: Ministère des Transports
<b>OIT</b>	: Organisation International du Travail
<b>PAS</b>	: Plan d'Ajustement Structurel
<b>PAST</b>	: Programme d'Ajustement Structurel des Transports
<b>PCD</b>	: Plan Communal de Développement
<b>PDU</b>	: Plan Directeur d'Urbanisme
<b>PM</b>	: Premier Ministre

<b>PST</b>	:	Programme Sectoriel des Transports
<b>REGIFERCAM</b>	:	Régie Nationale des Chemins de fer du Cameroun
<b>SAMU</b>	:	Service d'Aide Médical Urgent
<b>SED</b>	:	Secrétariat d'Etat à la Défense
<b>SOTUC</b>	:	Société de Transport Urbain du Cameroun
<b>SYNAMOTAC</b>	:	Syndicat National des Motos-taxis du Cameroun

## LISTE DES ILLUSTRATIONS

### 1- Tableaux

1 : Récapitulatif de quelques essences de la flore de Bertoua.....	31
2 : Récapitulatif de quelques espèces fauniques et leurs potentialités .....	32
3 : Évolution administrative de la ville de Bertoua.....	39
4 : Répartition géographique de la population du Cameroun.....	40
5 : Évolution de la population suivant les recensements.....	41
6 : Répartition spatiale des quartiers de la ville de Bertoua .....	42
7 : Ethnie fortement représentée dans la ville de Bertoua.....	44
8 : Récapitulatif des conditions et couts d'accès à la profession de moto-taxi .....	79
9 : Estimation de l'évolution du nombre de conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua de 1991 à 2013 .....	89
10 : Répartition du niveau d'instruction des conducteurs de moto-taxi de Bertoua.....	90
11 : Répartition par âge des conducteurs de mot-taxi à Bertoua.....	92
12 : Estimation des victimes des accidents de circulation des motos-taxis à Bertoua .....	122

### 2- Graphiques

1 : Évolution de la population de la ville de Bertoua suivant les recensements .....	42
2 : Poids des principaux groupes ethniques de la ville de Bertoua .....	45
3 : Estimation de l'évolution des conducteurs de moto-taxi à Bertoua.....	89
4 : Répartition du niveau d'instruction des conducteurs de moto-taxi de Bertoua .....	91
5 : Répartition par âge des conducteurs de moto-taxi à Bertoua .....	92
6 : Estimation des victimes des accidents de circulation des motos-taxis à Bertoua .....	123

### 3- Photos

1 : Deux-roues-motorisées affectées au transport public des personnes .....	48
2 : État de la route de Tigaza et celle de l'aéroport dans ville de Bertoua .....	65
3: Répartition spatiale des conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua.....	82
4 : Évolution du parc de moto-taxi dans la ville de Bertoua .....	93
5 : Ateliers dépannages et vente des pièces détachées de motos dans la ville de Bertoua.....	98



6 : Magasin de vente de moto dans la ville de Bertoua.....	99
7 : Stations-services dans la ville de Bertoua.....	100
8 : Scène de surcharge chez les conducteurs de moto-taxi à Bertoua .....	118
9 : Irrégularité des conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua .....	119
10 : Dépassement hasardeux d'un conducteur de moto-taxi.....	121

## RÉSUMÉ

Les motos-taxis font partie du décor physique de la ville de Bertoua. À l'aide des motos neuves ou d'occasion pour la plupart, de marques chinoises, ils assurent en tout temps le déplacement des personnes et des biens de toute sorte à des prix avantageux pour les usagers. Ils vont partout y compris dans les quartiers les plus enclavés de la ville. Malgré le service rendu, cette activité évolue dans les conditions de sécurité hasardeuses. La présente étude, examine l'activité de moto-taxi en rapport à la problématique de sécurité dans la ville de Bertoua. Elle montre le rôle que joue cette activité dans la déconstruction de l'ordre sécuritaire urbain de cette ville.

Pour mieux cerner les contours de la présente thématique, deux théories furent évoquées. La première fut l'analyse stratégique de Michael Grozier et Erhard Freibert. La deuxième fut celle du constructivisme structuraliste de Pierre Bourdieu. La première nous permet de comprendre le comportement des motos-taximans dans la structuration de cette activité au sein de la ville de Bertoua. La deuxième, à travers le concept *d'habitus* que développe l'auteur, permet de comprendre le niveau d'appropriation que les conducteurs de motos-taxis manifestent sur des notions comme le code de la route, la réglementation en vigueur et la structuration de leur pratique professionnelle. Par ailleurs, cette recherche s'inspire de l'analyse diachronique qui permet de cerner les phénomènes sociaux sur la longue durée. Cette technique d'analyse a été sous-tendue par la collecte d'une multiplicité de sources et d'archives.

Les résultats de cette recherche indiquent que l'activité de moto-taxi dans la ville de Bertoua entraîne dans sa pratique, une insécurité routière due au non-respect des règles qui régissent ce secteur d'activité. Cette insécurité routière est visible à travers les accidents de la circulation, les agressions et les vols de toute sorte qui, n'épargnent ni les conducteurs de motos-taxis, encore moins les usagers. L'activité de moto-taxi dans la ville de Bertoua est-elle l'unique vecteur d'insécurité ?

## ABSTRACT

Motorbikes are part of the physical decor of the city of Bertoua. Using new or second-hand motorbike for the most part, Chinese brands, they ensure the movement of people and goods of all kinds at all times at advantageous prices for users. They go everywhere, including in the most remote areas of the city. Despite the service rendered, this activity evolves in hazardous security conditions. This study examines the activity of motorbike in relation to the problem of security in the city of Bertoua. It shows the role played by this activity in the deconstruction of the urban security order of this city.

To better understand the contours of this theme, two theories were put forward. The first was the strategic analysis of Michael Grozier and Erhard Freibert. The second was that of the structuralist constructivism of Pierre Bourdieu. The first allows us to understand the behavior of motorbike drivers in the structuring of this activity within the city of Bertoua. The second, through the concept of habitus that the author develops, allows us to understand the level of appropriation that motorbike driver's show on notions such as the Highway Code, the regulations in force and the structuring of their professional practice. In addition, this research is inspired by diachronic analysis which makes it possible to identify social phenomena over the long term. This analytical technique was underpinned by the collection of a multiplicity of sources and archives.

The results of this research indicate that the activity of motorbike in the city of Bertoua leads to its practice, road insecurity due to non-compliance with the rules governing this sector of activity. This road insecurity is visible through traffic accidents, assaults and thefts of all kinds, which do not spare motorbike drivers, let alone users. Are moto-bikes the only source of insecurity in the town of Bertoua ?

## INTRODUCTION GÉNÉRALE

### 1) Présentation du sujet

Les transports urbains sont un enjeu majeur pour les villes africaines d'aujourd'hui. Ils accompagnent le développement et la vie quotidienne, permettent la mobilité des populations vers les centres économiques et sont de ce fait source de production de richesse. Toutefois, la plupart des villes des pays africains souffraient d'une carence en moyen de transport urbain au lendemain des indépendances<sup>1</sup>. Comme la plupart des pays en développement, le Cameroun connut une urbanisation accélérée à la fin des années 1970 avec une planification urbaine plus ou moins évidente et un manque de dispositif cohérent de contrôle de la croissance urbaine. La ville de Bertoua à l'image des autres villes du Cameroun, fut victime de la prolifération des quartiers dus à une urbanisation rapide qui ne s'accompagna pas d'équipements socio-collectifs et surtout des services de mobilité adaptés.

En 1973, en raison d'une croissance urbaine rapide et soucieux de faciliter la mobilité des populations alors confrontées à un déficit de moyen de transport collectifs, le Cameroun à l'instar des autres Etats africains décida de créer la société d'économie mixte dénommée SOTUC (Société des Transports Urbains du Cameroun) qui jouissait du monopole d'exploitation des transports urbains par autobus dans les villes de Douala et de Yaoundé<sup>2</sup>. Ces sociétés firent face aux difficultés de fonctionnement, les conduisant vers une crise et une faillite irréversible. En réalité, dès la moitié de la décennie 1980, notamment en 1986, le Cameroun connut une crise économique grave qui ébranla les différents secteurs de son activité économique, avec le cas de l'agriculture, l'élevage, du commerce, des finances ainsi que les transports.<sup>3</sup> Pour ce dernier secteur en particulier, l'intervention des pouvoirs publics bien qu'effectif en matière d'offre de transport connut d'énormes difficultés. La liquidation et la fermeture de la société de transport publique (SOTUC)

---

<sup>1</sup> X. Godard, *Transport urbains dans les villes du sud. La recherche des solutions durables*, Paris, Karthala-CODATU, 1994, p. 67.

<sup>2</sup> H. Ngamben et al, "Libéralisation de l'exploitation des transports collectifs urbains à Douala et Yaoundé/ chronique de la mise en œuvre d'une nouvelle approche", *Rapport du comité d'organisation de la composante SSATP mobilité urbaine de la Banque Mondiale*, Accra, 2001, p. 15.

<sup>3</sup>M. Touna, *L'économie camerounaise : pour un nouveau départ*, Yaoundé, Afredit, 2008, p. 146.

en 1995 dans l'optique de libéraliser l'exploitation des services de transport urbain commença à rendre problématique la question du transport dans les grandes villes. Le transport urbain dans les villes camerounaises fut assuré par les taxis collectifs de petites capacités et les mini-bus (cargos)<sup>4</sup>.

Cette difficulté a entraîné la détérioration des infrastructures routières due à un manque d'entretien, les grèves à répétition des conducteurs de taxi dues à l'augmentation du prix du litre de carburant qui avaient poussé les conducteurs des taxis de ville à revoir les prix des distances à la hausse ou tout simplement à laisser leurs véhicules stationnés pendant des jours, le développement mal maîtrisé des villes marqué par la prolifération de l'habitat anarchique qui a créé le problème d'accessibilité dans les quartiers périphériques et les effets néfastes de la crise<sup>5</sup>. Face à toutes ces difficultés, l'activité de moto-taxi<sup>6</sup> est apparue comme le moyen le plus adapté de locomotion et les populations ont peu à peu su bien l'intégrer. C'est dans un tel contexte qu'émerge ce nouveau mode de transport dans la ville. Timide dans ses débuts, combattu par l'administration comme partout ailleurs en Afrique, ce mode de transport s'est généralisé au fil des ans et est devenu un moyen de transport en commun incontournable dans ces différentes villes reliant le centre-ville aux quartiers périphériques<sup>7</sup>.

Toutefois, les nouvelles demandes et les nouveaux services de mobilité urbaine de la moto l'ont rendu indispensable dans les villes. Face à l'aggravation des effets de la précarisation de l'emploi et de la baisse des salaires, de nombreux jeunes qualifiés ou non et certains travailleurs s'y sont investis afin de satisfaire leurs besoins. Dès lors, depuis son avènement dans la ville de Bertoua, l'activité de moto-taxi est en permanence au cœur des polémiques. Accusée de tous les maux, elle est régulièrement reprochée d'être une véritable source d'insécurité notamment en ce qui concerne les agressions, les accidents de circulation, les vols à l'arrachât et bien d'autres. Ces différents problèmes méritent bien que l'on accorde une attention particulière étant donné que l'activité de mototaxi est déjà rentrée dans les mœurs des populations camerounaises en générale

---

<sup>4</sup> H. Ngamben et al, "Libéralisation de l'exploitation...", p. 16.

<sup>5</sup> A. Tassou, *Désordre urbain et insécurité au Cameroun évaluation et plaidoyer pour une gouvernance urbaine rationnelle*, Yaoundé, Ifrikiya, 2018, p. 47.

<sup>6</sup> Le concept de Moto-Taxi tel qu'écrit dans ce travail tient compte des travaux théoriques qui ont été fait sur la question concernant le grand ensemble des nouveaux modes de transport urbain développé pendant la crise en Afrique subsaharienne de manière générale et au Cameroun de manière spécifique par des auteurs qui se sont appesantis sur la question à l'instar de Xavier Godar, Louvre Diaz, Didier Plat, Kengne Fouodoup, Hubert Ngambmen, Célestin Kaffo, Tassou André.

<sup>7</sup> S. Ngantctou, "Le transport par mototaxi dans les quartiers périphériques de Yaoundé : le cas de Minboman", *Mémoire de Maitrise en Géographie, Université de Yaoundé 1*, 2008, p. 17.

et particulièrement celles de la capitale régionale de l'Est d'où la formulation de la présente thématique : Motos-taxis et problématique de sécurité dans la ville de Bertoua (1991-2013).

#### **a) Les raisons du choix du sujet**

Plusieurs raisons ont justifié le choix de ce sujet. Elles sont d'ordres académiques, sociologiques, économiques et personnelles. De ce qui est des raisons académiques, nous avons choisi ce sujet pour apporter notre contribution à l'historiographie en ce qui concerne le transport au Cameroun en général et plus particulièrement dans la ville de Bertoua.

Du point de vue sociologique, nous voulons relever les apports de ce mode de transport comme réponse au problème de mobilité dans la ville de Bertoua. Aussi, au moment où le Cameroun vit une crise sociale caractérisée par le manque d'emploi et l'accroissement du chômage dans les centre urbain cette activité apparaît comme une réponse en ce sens qu'elle est source d'emploi pour beaucoup.

Au niveau économique, nous voulons présenter la contribution de cette activité de moto taxi comme source de revenu pour ceux-là qui ont exercé cette activité étant donné que durant sa période de naissance l'économie camerounaise était sous le choc de la crise et aussi nous voulons montrer l'apport de cette activité à l'économie locale voire même nationale.

Sur le plan personnel, les transports urbains dans la ville de Bertoua ont toujours été le fruit d'une réponse locale à la problématique de la question de transport urbain. Bertoua n'a pas encore véritablement bénéficié des planifications étatiques en ce qui concerne les planifications des transports urbains. Aussi, la ville de Bertoua est bondée d'une pléthore de motos-taxis qui assurent le transport des personnes et des biens. Il s'apparente être le meilleur moyen de locomotion de cette ville, mais l'imprudence de ceux-là qui exerce cette activité a attiré notre attention.

#### **b) Cadre conceptuel**

Dans cette partie, il est question de donner une clarification aux concepts de notre sujet. De ce fait, pour une bonne compréhension, nous avons retenu quelques mots clés que nous nous proposons de définir tels que: moto-taxi est un mot est un mot composé de moto et de taxi. La moto est un engin à deux roues actionnée par un moteur à explosion de 125 cm<sup>3</sup>. Il est aussi la monture

mécanique de l'homme du XX<sup>e</sup> siècle, synonyme de liberté, de vitesse, et de jeunesse<sup>8</sup>. Le taxi quant à lui est une automobile qui conduit les usagers où ils souhaitent se rendre contre paiement d'une somme indiquée par la réglementation. Cependant, le malaise socio-économique a poussé les populations à développer les activités connexes afin de pouvoir assurer leurs survies. Parmi bon nombre de ces activités figure en bonne place le transport par mototaxi.

L'activité de moto-taxi comme moyen de transport en commun a fait son entrée au Cameroun dans la partie septentrionale du pays. C'est par là qu'elle s'est étendue pour gagner progressivement les villes et les campagnes au sud Cameroun.<sup>9</sup> À Cotonou, ce mode de transport est connu sous le nom de *zémindjian* et désigne le transport rapide de porte à porte des personnes et des biens<sup>10</sup>. Au Cameroun, c'est le terme *benskin*<sup>11</sup> qui est utilisé pour désigner ce mode de transport. De façon plus claire, il s'agit des engins motorisés qui facilitent le déplacement des personnes et des biens dans les villes camerounaises dont Bertoua en est une constituante.

Le moto-taximan quant à lui renvoie à toute personne au guidon d'une moto qui, transporte les personnes et les biens d'une destination à une autre moyennant une certaine somme d'argent. Ils se comptent par milliers, les individus qui s'investissent dans cette activité. Ils y assurent de jour comme de nuit, le déplacement des personnes et des biens de toutes sortes moyennant une contrepartie en numéraire. Quotidiennement, ils sillonnent les rues du noyau central et des quartiers périphériques de la ville, à la recherche de clients.<sup>12</sup>

Parlant de la sécurité, c'est un mot qui ne peut pas être mis en exergue sans d'abord faire appel aux concepts d'insécurité. Pour mieux comprendre la signification de ce mot, il faut d'abord trouver une définition aux termes insécurité, infraction et incivilité par ce qu'ils sont directement liés à l'activité des motos taxi.

L'insécurité se définit comme une situation dans laquelle l'ordre public n'est pas assuré ou est mal assuré, mais aussi, où l'on est en danger<sup>13</sup>. C'est aussi un état d'inquiétude par rapport à un

---

<sup>8</sup> *Le nouveau Larousse encyclopédie*, volume 2, Paris, Larousse, 2003, p. 423.

<sup>9</sup> F. Kengne, *Les petits métiers de la rue et l'emploi : cas de la ville de Yaoundé*, Yaoundé, SOPECAM, 1991, p. 12.

<sup>10</sup> X. Godard, P. Teunier, *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : redéfinir le service public*, Paris, Karthala, Coll Économie et Développement, 1992, p. 243.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 244.

<sup>12</sup> F. Kengne, "Mototaxiste de ville malgré eux", In, *Le Cameroun : jardin sacré de la débrouillardise*, Paris, Harmattan, 2015, p. 384.

<sup>13</sup> *Le nouveau Larousse encyclopédie*, ... p. 423.

danger matériel ou moral, un manque de stabilité, de fiabilité ou de garantie dans un domaine. L'insécurité peut aussi s'appréhender par ses conséquences. Parmi celles-ci on peut noter les crimes, les homicides, les agressions, les prise d'otages les accidents de la circulation etc. Dans le cadre de ce travail, nous appréhendons l'insécurité comme un sentiment et un état de crainte, d'inquiétude de la part des usagers de mototaxi.

Le concept de ville est difficilement définissable au regard de son caractère élastique, voire ambiguë. Si le concept de ville a toujours été discutable et discuté, certains spécialistes ont trouvé mieux de le définir selon un certain nombre de critères. La ville est définie de façon littérale comme une agglomération importante d'où les habitants s'adonnent à des activités non-agricoles. Les géographes tels que Pierre merlin et Beaujeu Granier pensent que tout milieu ayant un espace, la démographie, l'administration, et où le politique et les équipements à caractère urbains (l'eau potable, l'électricité, la voirie, l'habitat urbain, les loisirs et les équipements urbains) doivent être conçus comme villes<sup>14</sup>

Au Cameroun, le concept de ville est entendu comme une agglomération étant un chef-lieu d'une unité administrative ayant au moins 5000 habitants et doté des équipements à caractère urbain<sup>15</sup>. C'est cette dernière définition qui cadre à la présente réflexion.

### **c) L'intérêt**

Dans ce travail, l'intérêt se situe à trois niveaux : historique, scientifique, pratique et professionnel.

Au plan historique, la ville de Bertoua n'a pas encore fait l'objet d'une planification étatique en ce qui concerne son système de transport urbain. De ce fait, le transport public par moto-taxi est la résultante d'une adaptation locale à la problématique de la question des transports des personnes et des biens. De ce fait, tant les populations des centres urbains que ceux de la périphérie ont besoin de se déplacer au quotidien pour vaquer à leurs occupations. Cette difficulté de déplacement oblige les populations à emprunter les motos-taxis qui sont plus disponibles, plus flexibles et parfois moins onéreux cependant, bafouant toutes les règles de sécurité et ne respectant pas toujours

---

<sup>14</sup>M. Pierre M, G. Beaujeu, *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 1995, p. 258.

<sup>15</sup> Bucrep, « Cameroun, rapport du premier recensement général de la population et de l'habitat », INS, 1976. p. 4.



les règles élémentaires du code de la route<sup>16</sup>, certains d'entre eux se livrent aux activités dangereuses et instaurent un climat de frayeur et de peur parfois mettant leurs vies ainsi que celle de leur passager en danger. Dans ce souci d'éviter une dégénérescence du phénomène tel que vécu dans d'autres villes, cette étude se propose d'apporter une contribution dans la limitation ou la réduction de l'insécurité dans la ville de Bertoua.

Au plan scientifique, les pays d'Afrique noire vivent depuis la fin des années soixante, une véritable révolution urbaine<sup>17</sup> (boom démographique, agrandissement des villes) aux conséquences souvent dramatiques. Le phénomène de moto-taxi comme plusieurs activités du secteur informel est le résultat de cette révolution. Seulement, cette activité bien qu'indispensable évolue dans un désordre total au Cameroun et particulièrement à Bertoua. C'est pourquoi nous nous proposons de contribuer à la compréhension de l'insécurité dont les motos-taxis sont souvent des auteurs afin de faire des suggestions pour une meilleure structuration de cette activité.

Au plan pratique et professionnel, l'activité de moto-taxi dans les différentes villes du Cameroun s'est déjà érigé en un secteur d'activité qui est déjà considéré comme une source d'emplois conventionnels assortis d'une profession bien érigée celui de conducteur de moto-taxi. Souvent organisé en mouvements syndicaux ou associatifs, ce secteur de métier a pu s'imposer comme une nouvelle classe sociale loin de toutes les critiques et constitue une profession pourvoyeuse d'emplois réels et retombées socio-économiques. La ville de Bertoua ne s'écarte pas de cette réalité et ce secteur d'activité constitue le principal moyen de transport en ce qui concerne le transport urbain public. Pourtant la majeure partie, voire la quasi-totalité des textes qui réglementent ce secteur d'activité sont souvent rédigés et arrêtés en l'absence des concernés que ce soit au niveau national que local ; c'est pourquoi il est difficile pour eux de respecter les textes qui ne tiennent pas en compte les réalités qu'ils vivent. Ce travail vise donc à inciter les autorités à impliquer d'avantage les populations concernées dans le processus d'élaboration des règles qui les concerne. Pour mieux structurer l'activité de moto-taxi, il faut impliquer les acteurs, dialoguer avec eux, les comprendre et tenir compte des réalités qu'ils vivent pour élaborer des règles à adapter à leur quotidien

---

<sup>16</sup> C. Kaffo, P. Kamdem, "L'intégration des motos-taxis dans le transport urbain au Cameroun ou informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité en milieu urbain en Afrique subsaharienne", en ligne <https://www.ville-en-mouvement.com>, consulté le 08/octobre/2020, p. 14.

<sup>17</sup>J-M. Ela, *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983, p. 43.

#### **d) Cadre spatial et chronologique**

Il est question de présenter la zone d'étude et de justifier les bornes chronologiques qui délimitent ce sujet. De ce fait, la présente analyse s'intéresse au ressort territorial qui est le chef lieu de la région de L'Est. La ville de Bertoua est située dans le département du Lom et Djerem de la région de l'Est Cameroun, partie du pays connue aussi sous le vocable de "soleil levant". C'est à la fois, le chef-lieu-administratif régional et départemental. Terre du peuple gbayas, cette localité fut formée par les populations venues de l'ex Oubangui-Chari qui occupèrent cette localité bien avant les invasions européennes au Cameroun<sup>18</sup>. Limitrophe au nord par l'arrondissement de Mandjou, au sud par l'arrondissement de Dimako et à l'ouest par les arrondissements de Diang et Belabo et à l'est par l'arrondissement de Batouri, cette ville occupe une portion charnière et de carrefour pour tous les flux de communication en provenance d'une part des régions de l'Est, de l'Adamaoua du nord et de l'extrême nord du Cameroun et d'autre part, des pays voisins tels que la République Centrafricaine et le Congo. Capitale de la plus grande région forestière du Cameroun, la situation géographique de la ville de Bertoua fait d'elle, la ville incontournable de la région de l'Est. Ville carrefour, elle est la croisée des chemins à la fois de la nationale n° 10 reliant Bertoua à Yaoundé et celle n° 1 reliant Bertoua au grand nord mais aussi celui du corridor Douala-Ndjamena et Douala-Bangui. Ce sujet se propose d'analyser l'activité de moto-taxi comme source d'insécurité urbaine parmi tant d'autres.

En ce qui concerne l'aspect chronologique, depuis sa création, la ville de Bertoua n'avait pas bénéficié des planifications des transports urbains faites par l'État en vue de faciliter les déplacements des personnes. La mise en place de la Société de Transport Publique du Cameroun (SOTUC) n'avait qu'été confiné aux deux grandes métropoles capitales à savoir Douala et Yaoundé. Pour assurer les déplacements au sein de la ville, à l'instar des autres villes secondaires du pays, Bertoua avait développé les stratégies qui lui étaient propres. Elle avait d'abord disposé du transport par taxi-auto de couleur jaune. Au fil du temps, la détérioration des routes secondaires et le manque d'entretien des routes de cette ville dû à la crise économique, l'urbanisation accéléré et l'étalement urbain, la grève généralisée des conducteurs de taxi-auto due à l'augmentation du prix de carburant à la pompe de 1991, avaient milité en faveur de la vulgarisation du transport par

---

<sup>18</sup> Kogni, "Bertoua, Batouri, Belabo : Etude comparative de trois villes de la province de l'Est-Cameroun", Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Yaoundé, 1986, p. 16.

moto-taxi dans cette ville. L'année 1991 marque celle de l'expansion de l'activité de moto-taxi comme mode de transport urbain au sein de la ville de Bertoua.

Pour ce qui est de 2013, elle fut marquée par la publication du décret n° 2013/7015/PM du Premier Ministre du 30 Juillet 2013 modifiant et complétant certaines dispositions de celui de 2008 organisant le secteur d'activité des motos-taxis à l'échelle nationale. Par ce décret, le gouvernement une fois de plus rappela l'existence d'une réglementation encadrant ce secteur d'activité afin de réduire les écarts observés. Les dispositions visées dans ce décret furent celles concourant au renforcement de la sécurité du conducteur et son client. De plus, l'année 2013 fut marquée par les troubles socio-politiques en république centrafricaine. Aussi, en 2013, la ville de Bertoua accueillit par millier des réfugiés centrafricains à la recherche de stabilité fuyant les troubles socio-politiques. Ces réfugiés s'y donnaient à des activités pour assurer les besoins essentiels<sup>19</sup>. L'accueil de ces réfugiés coïncida avec la résurgence de l'insécurité urbaine généralisée au sein de cette ville. Les populations ne cessèrent au jour le jour de se plaindre des cas d'accidents, d'agressions et de vols de toute sorte où la responsabilité des conducteurs de moto-taxi fut parfois établie<sup>20</sup>. Ce présent sujet se propose d'étudier ce phénomène sur la borne de temps ainsi définie.

## 2) Objectifs

L'objectif ici est entendu comme le but à atteindre ce pour quoi on a choisi la thématique. Cette étude a pour objet d'analyser la question d'insécurité au sens large du terme dont l'une des causes est l'activité de moto-taxi dans la ville de Bertoua. Il est question pour nous d'appréhender cette insécurité à partir de plusieurs facteurs justifiant l'implication des acteurs de cette activité.

Au travers de cette recherche, nous nous intéressons à une catégorie professionnelle spécifique qui bien qu'ancienne dans l'histoire du transport en Afrique marque une tache particulière dans la physionomie de la plupart des villes africaines contemporaines en général et en particulier celles camerounaises.

Les objectifs visés par notre étude sont constitués d'un objectif général et ceux spécifiques. De manière générale, nous voulons comprendre et analyser à partir des comportements et

---

<sup>19</sup> G. Pello, "Migration transfrontalière et droit économiques et sociaux: une lecture des prémices d'un conflit entre migrant et population locale dans la ville de Bertoua", Fiche d'analyse, 2015, En ligne, [http://www.irenees.net/bdf\\_fiche-analyse-1088\\_fr.html](http://www.irenees.net/bdf_fiche-analyse-1088_fr.html), consulté le 10/septembre/2021, p. 2.

<sup>20</sup> Synthèse de l'analyse des informations recueillis auprès des organes en charge de l'organisation de l'activité de moto-taxi et des forces de maintien de l'ordre de la ville de Bertoua, enquête de terrain, Bertoua, février 2022.

agissements de ces conducteurs d'engin à deux roues l'impact de cette activité dans la déconstruction de l'ordre sécuritaire de cette ville. Aussi, avoir une compréhension clarifiée de la conception de cette activité par ceux-là qui l'exerce.

- Nous voulons également identifier et analyser les stratégies mises en œuvre par les conducteurs de moto taxi pour contourner la réglementation qui encadre leur secteur d'activité dans la ville de Bertoua.

- Comprendre le niveau d'assimilation des conducteurs de mototaxis en rapport à la réglementation en vigueur en matière d'exploitation des motos à Bertoua.

- Aussi, relever l'impact des stratégies locales en rapport avec le phénomène d'insécurité qui se veut de plus en plus grandissant.

### **3) Revue critique de la littérature**

La revue de la littérature met en exergue l'ensemble des lectures qui sont à la base d'un travail de recherche. Dans cette sous partie, il est question de présenter l'ensemble des ouvrages qui sont utiles afin de comprendre et traiter la thématique. Etant donné que la moto-taxi n'est pas une activité qui date d'hier, plusieurs auteurs se sont appesantis au diagnostic du secteur des transports en milieu urbain non seulement en Afrique de manière global mais aussi au Cameroun de façon spécifique en se fondant sur plusieurs aspects. Ici, il s'agit des travaux qui traitent de l'ensemble des thématiques qui gravitent autour de cette activité (ouvrages, revues, articles, rapports thèses, mémoires et tout autre travail scientifique y afférant). De ce fait, il y a ceux qui abordent le milieu urbain donc les villes, ceux qui traitent la question du transport urbain et de l'insécurité et ceux relatifs aux activités du secteur informel en milieu urbain.

La croissance démesurée des métropoles du sud pose un problème grave dans tous les domaines. La recherche de solutions durables pour un développement urbain maîtrisé amène à s'interroger sur la qualité et le rôle des différents modes de transport assurant la mobilité des personnes et des biens dans les villes en développement.

X. Godard<sup>21</sup>, rappelle que les situations varient selon les différentes régions du Sud et l'Est. En effet, les transports collectifs constituent le mode de transport dominant dans les villes en développement, mais ils se heurtent à de nombreuses difficultés internes qui rendent incertaines leur contribution au bon fonctionnement urbain. De plus, les milieux professionnels sont toujours à la recherche des formes plus efficaces, c'est-à-dire de combinaison de diverses technologies et formes de propriété, les expériences observées n'étant pas encore suffisamment stabilisées pour la preuve de leur pérennité. Il montre aussi que les transports individuels connaissent pour leur part, des situations contrastées. Objet d'aspirations largement rependues parmi les classes moyennes et les décideurs, la voiture particulière ne constitue guère un modèle viable à grande échelle. Les deux roues et les bicyclettes offrent en revanche des potentialités de fonctionnement étonnantes comme en témoignent l'expérience de nombreux pays asiatiques. Dans le cadre de ce présent travail, ce document permettra de mieux situer l'invasion du taxi-moto en Afrique et de mieux comprendre et analyser les facteurs qui ont contribué à son implantation dans les systèmes de transport des pays en développement. Mais dans cet ouvrage, l'auteur fait une analyse globale de la situation des transports urbains terrestre dans les différentes grandes villes du sud.

P. Teurnier et B. Mandon-Adolehoume<sup>22</sup>, montent que la plupart des villes africaines ont organisé un service de transport collectif urbain avec la création d'une entreprise en monopole ou quasi-monopole institutionnel qui devait, à l'origine satisfaire l'ensemble des déplacements dans les centres villes et les banlieues. Ces entreprises n'ont pas pu être à même d'équilibrer financièrement leurs activités dès leurs mises en place, malgré les aides financières et fiscales de toutes sortes, nationales et internationales. De plus, ils démontrent aussi que la crise financière et budgétaire des états, les programmes d'ajustement structurelles, l'évolution de la politique des bailleurs de fond ont pris totalement à revers la politique de transport urbains et péri urbain. Ils montrent aussi que parallèlement, et en réponse à une demande croissante de déplacement, le transport s'est artisanal considérablement développés au point de devenir incontournable. Il est organisé de façon disparate. Une première composante est reconnue fiscalement mais ne l'est pas institutionnellement comme faisant partie intégrante du service public de transport. Un second volet est clandestin et empiète sur tout le marché. Ce document, pour le présent travail, permet de

---

<sup>21</sup> X. Godard, *Transport urbain dans les villes du sud. La recherche des solutions durables*, Paris, Karthala-CODATU, 1994.

<sup>22</sup>, P. Teurnier, B. Mandon-Adolehoume, *L'intégration du transport artisanal dans un service public de transport urbain: le cas de Dakar*, Paris, INRETS, 1994.

mieux cerner les contours en qui concerne les facteurs qui ont instigué l'avènement des transports informels non seulement celui par adaptation de car mais aussi celui par moto-taxi étant donné que ce sont les transports qui appartiennent tous à la même famille de transport en marge de l'organisation étatique. Mais les auteurs de ce document ont seulement axé leurs réflexions sur le cas des cars de Dakar.

P. Teurnier. et X. Godard<sup>23</sup>, pensent que la croissance urbaine sans précédent que connaît l'Afrique subsaharienne accroît de manière exponentielle les besoins de déplacement, alors que les systèmes de transport ont de plus en plus de difficultés à les saturer. De ce fait, la régression de la mobilité, la crise accélérée des entreprises de transport collectif et la montée en puissance du secteur artisanal sont les principales tendances observées dans les années 1980. Les auteurs montrent aussi que les systèmes de transport urbain, en Afrique subsaharienne francophone surtout, ont longtemps été conçu sur le modèle français de l'entreprise publique bénéficiant d'un monopole d'exploitation. Ce modèle n'a pas résisté à l'épreuve des faits, dans un contexte de crise financière ou des subventions des états africains aux entreprises se tarissent. Le secteur artisanal qui fonctionne avec des degrés très variables d'organisation et de respect de la réglementation, revient au-devant des scènes sans pour autant constitué une solution à lui tout seul. De ce fait ils insistent sur la mise en place d'une complémentarité des entreprises et de l'artisanat comme une nécessité qui s'impose aux pouvoirs publics. Ces auteurs, font un diagnostic dans la globalité des sociétés de transport publiques qui avaient été mise en place un peu partout en Afrique et qui avec temps avaient disparu sous la pression de l'ajustement pour laisser place au transport informel dans son ensemble et militent pour une prise charge étatique d'égale à égale de ces différents transports urbains. Etant donné que l'activité de moto-taxi intègre du grand ensemble que constitue le transport informel, ce document permettra de comprendre les mécanismes qui ont conduit à son éclosion dans l'Afrique, le Cameroun et la ville de Bertoua.

Selon X. Godard<sup>24</sup>, les systèmes de transport collectif comportent en Afrique de multiples formes d'organisation qui se côtoient souvent, l'allant des sociétés publiques d'autobus aux véhicules privés regroupés autour de la dénomination de transport informel, en passant par les taxis

---

<sup>23</sup> P. Teurnier, X. Godard, *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*. Paris, Karthala-INRETS, Paris, 1992

<sup>24</sup> X. Godard (dir), *Mobilité et dans transport dans les villes en développement*, Paris, Harmattan, 1992.

et les véhicules de ramassage d'entreprises. Ces systèmes, bien que souvent défectueux, représentent actuellement l'essentiel des déplacements motorisés et sont appelés à voir leur rôle s'accroître dans les années à venir, avec le développement rapide de l'urbanisation en Afrique, à travers plusieurs types d'effets : accroissement de la population des villes existantes et des besoins de déplacement correspondants; allongement des distances avec le développement urbain non maîtrisé qui limite les possibilités de la marche à pied et oblige de plus en plus au recours à un moyen de transport ; émergence de la question des transports collectifs dans les villes. Devant la faible maîtrise par les pouvoirs publics de l'évolution des systèmes de transport collectif, il paraît utile d'analyser les facteurs d'évolution à l'œuvre et d'identifier les modèles de référence qui s'affrontent et définissent les enjeux des politiques actuellement suivies dans ces deux métropoles.

X. Godard<sup>25</sup>, estime que les transports dans les villes africaines sont marqués par une crise profonde du modèle importé des entreprises de service public, au point que presque toutes les entreprises d'autobus ont disparu. Mais on observe aussi des manifestations dynamiques à base d'artisanat (minibus, taxi collectifs taxi moto etc.) que l'on pourrait espérer de sortir de crise si de nouvelles organisations pouvaient en émerger. Pour ce faire, il propose des études de cas pratiques dans les villes telles qu'Abidjan, Nairobi, Lagos Johannesburg, Dakar et Yaoundé etc. ces entreprises un peu partout en Afrique n'ont pas survécu à la crise et sont toutes tombées presque à la même période et pour la plupart ont dû fermer complètement et arrêté d'exercer laissant ainsi un terrain propice aux modes privés en pleine essor. La crise qui a poussé beaucoup si non la quasi-totalité de ces entreprises qui toutes présentaient un ensemble de problèmes communs de management. La défaillance de ces entreprises a donc laissé un terrain propice à l'expansion du secteur privé qui est venu en rescousse du vide laissé par ces différentes entreprises. Un peu partout en Afrique il y a eu une forme locale de transport urbain qui s'est développée très rapidement des cars de transport et autobus adaptés aux motos-taxis. Bien que ce document aborde la notion du transport urbain en Afrique dans sa généralité, les facteurs d'émergence des transports non conventionnels vont nous permettre de cerner les différents facteurs qui ont favorisé et influencé l'explosion du transport informel dont l'activité de moto-taxi est une constituante.

---

<sup>25</sup> X. Godard, *Transport urbain dans les villes du sud. La recherche des solutions durables*, Paris, Karthala-CODATU, 1994.

A. Tassou<sup>26</sup> pour sa part, examine les visages et les mobiles du désordre urbain ainsi que ses diverses conséquences. Pour lui le désordre urbain tel que vécu dans les villes camerounaises est la résultante de l'apanage des actions de plusieurs acteurs d'origine diverses qui marque leur milieu. L'insécurité tel que vécu dans les villes est la conséquence d'un désordre urbain qui a du mal à être contrôlé. Les mobiles de ce désordre urbains sont entre autre la crise des mœurs et des valeurs sociales qui a pris un coup avec la montée en puissance de la débrouillardise dont fait montre les villes camerounaises. Elle passe par l'occupation anarchique de la chaussée à l'adaptation des moyens de transport dont nos villes font montre. Il va plus loin en démontrant que les villes camerounaises sont devenues des lieux où règne le chaos et ne sont pas véritablement gouvernées en termes d'aménagement urbain. Avec la présentation et les mobiles qui conduisent à l'insécurité dont cet auteur a fait appel dans son analyse, ce document permettra de mieux cerner les mobiles et la démonstration de l'insécurité qui est générée par l'activité de moto-taxi dans la ville.

Dans le même ordre d'idée, J-M. Ela<sup>27</sup> et l'autre<sup>28</sup>. Aborde la question de la vie rurale en milieu urbain et présente la ville ici comme un milieu où deux vies s'affrontent celle rurale et celle urbaine créant ainsi à un certain moment, un climat d'insécurité surtout quand les ruraux donnent l'impression de ne pas s'accommoder aux réalités de la ville, ainsi, le manque d'emplois de ceux-là qui ont effectué le phénomène d'exode rural pousse ces derniers à pratiquer un certain nombre d'activités parfois questionnable pour pouvoir s'en sortir. Et d'autre part, il présente la ville comme un milieu attractif par son architecture favorisant le phénomène d'exode rural. Ces jeunes qui quittent les campagnes à la recherche des meilleures conditions de vie en villes seront confrontés à de multiples problèmes qui vont les pousser à développer les activités connexes dans le secteur informel pour pouvoir survivre à l'instar de la mototaxi. Etant donné que la zone qui constitue notre étude est du ressort d'une ville, et comme les autres villes du pays la ville Bertoua n'est pas en marge de ce phénomène d'exode rurale, ces documents vont nous permettre de mieux cerner et analyser et comprendre la notion de ville et des différentes activités qui la meuble ainsi que l'impact que ces activités ont sur la sécurité urbaine dans la ville notamment la pratique de l'activité de moto-taxi. Néanmoins, l'auteur de ces documents a présenté la ville dans globalité et a jeté un

---

<sup>26</sup> A. Tassou, *désordre urbain et insécurité au Cameroun : évaluation et plaidoyer pour une gouvernance urbaine rationnelle*, Yaoundé, IFRIKIYA, 2018.

<sup>27</sup> J-M. Ela., *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983.

<sup>28</sup> J-M. Ela., *Quand l'Etat pénètre en brousse : les ripostes paysannes à la crise*, Paris, Karthala, 1990.



regard global sur les activités qui ont été mise sur pied par les populations elles-mêmes pour pouvoir survivre à la crise économique.

F. Kengne, et A. Metton<sup>29</sup>, ces auteurs s'attèlent à démontrer l'importance et la contribution de ces petits métiers dans le développement socio-économique des pays africains en générale ainsi que dans la ville de Yaoundé de façon particulière. Les villes d'Afrique pour la plupart sont bondées par une foultitude d'activités issues de la création personnelles des acteurs qui la pratique. Parmi ces activités qui colorent les villes africaines et celle de Yaoundé l'activité de moto-taxi est non négligeable pour les services qu'elle offre mais surtout est une activité génératrice de revenu au quotidien. Chacun apporte sa modeste contribution dans la construction d'un édifice commun et aucune entité ainsi petite qu'elle soit ne peut être négligé. Comme l'activité de moto-taxi est parti intégrante de l'économie informelle tel que perçu dans les pays du sud ce document participera à mieux comprendre et égrainé la place si importante que les transports informels occupent notamment au travers des activités connexes dont l'activité de moto-taxi a peu généré.

F. Kengne<sup>30</sup>, pense que depuis la situation économique néfaste du Cameroun notamment avec la crise et ces effets dont le Cameroun a fait face, la situation du travail a reçu un gros coup. Il était impératif par besoin de survie de développer les activités pour pouvoir s'occuper. Dès lors va donc naitre et de manière spontané, sans autorisation un certain nombre d'activité à rentabilité économique. Ce dernier scrute tous les constituants des activités du secteur informel qui un certain moment a modifié le paysage urbain de la ville de Yaoundé et fait ressortir son importance pour la survie des jeunes. Étant donné que l'activité de moto-taxi est une source d'emploi des jeunes, mais aussi qu'elle a su répondre de manière efficace aux nombreuses attentes en ce qui concerne le problème de mobilité dans la ville de Yaoundé. Ce document nous permettra de jeter un regard sur comment est organisé une activité de transport urbain dans la ville capitale de la région du soleil levant.

---

<sup>29</sup> F. Kengne, A. Metton, *Économie informelle et développement dans les pays du sud à l'ère de la mondialisation*, Yaoundé, Presse Universitaire de Yaoundé, 2000.

<sup>30</sup> Fodouop K., *les petits métiers de rue et la question de l'emploi : cas de la ville Yaoundé*, Yaoundé, SOPECAM, 1991.

Aussi, C. Kaffo, P. Kamdem<sup>31</sup>, font une présentation générale de cette activité au Cameroun et situe sa naissance dans le grand nord en passant par l'Est puis dans le reste du pays. Ces derniers présentent l'importance de cette activité dans le pays tout en relevant les problèmes d'organisation liés à ce secteur d'activité. Mais ces auteurs ne présentent pas le problème de sécurité dont ces acteurs du transport sont auteurs et acteurs dans les métropoles ceux dont nous nous intéresserons dans notre travail.

A. Sadou<sup>32</sup>, situe l'origine de cette activité dans sa zone d'étude avant de présenter les secteurs et les différents aspects sur lesquelles les motos-taxis constituent un problème pour la sécurité dans cette région. L'auteur s'attarde plus sur les cas comme les accidents de circulation, et le banditisme matérialisé par les agressions de toute sorte dont font preuves certains exerçants de cette activité dans la ville de Ngaoundéré. C'est une piste d'analyse que nous allons exploiter dans le cadre de ce présent travail tout en s'intéressant à la ville de Bertoua.

N. Agoussou<sup>33</sup>, pour sa part, passe en revue les facteurs ayant favorisé l'implantation des motos taxi dans les villes béninoises. En réalité, la crise économique qui a largement secoué les pays de l'Afrique subsaharienne n'as pas été sans conséquence. Le tissu de l'économie de la plupart des pays a été détérioré. Avec la mise en place des stratégies de relance économique des organisations internationales (PAS) les transports urbains ont pris un grand coup allant au niveau le plus extrême à la fermeture des sociétés de transport public donc la majorité des états en Afrique subsaharienne assuraient le monopole. Il aborde également l'organisation de cette activité dans ce pays. C'est l'Afrique de l'ouest qui est considéré comme le premier foyer de naissance de l'activité de mototaxi. Là-bas, ils avaient déjà domestiqué la notion du vélotaxi la crise économique qui a secoué le monde a permis l'avènement des motos dans cette partie de l'Afrique. Ce document situe les origines du moto-taxi dans l'Afrique et la situe à la période d'économie maigre dont les pays d'Afrique ont pour la plupart vécu. Le Cameroun ne reste pas en marge de cette de cette mouvance béninoise. Pour ce travail sa contribution sera d'aider à mieux situer ce phénomène dans son

---

<sup>31</sup>C. Kaffo, P. Kamdem, "L'intégration des motos-taxis dans le transport urbain au Cameroun ou informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité en milieu urbain en Afrique subsaharienne", en ligne <https://www.ville-en-mouvement.com>, consulté le 08/octobre/2020.

<sup>32</sup> A. Sadou, "Moto-taxi et insécurité dans le grand nord, cas de la ville de Ngaoundéré", en ligne. [https://www.ville-en-mouvement.com/content/lesmotos-taxis-et-insécurité\\_dans\\_la\\_ville\\_Ngaoundéré](https://www.ville-en-mouvement.com/content/lesmotos-taxis-et-insécurité_dans_la_ville_Ngaoundéré), consulté le 09/octobre/2020.

<sup>33</sup> N. Agoussou, "La diffusion des innovations: l'exemple du des zemijan dans l'espace béninois", in, *Cahier de Géographie du Québec*, vol47, n°130, avril 2003.

contexte d'avènement dans la mesure où la situation socio-économique béninoise d'émergence de ce phénomène est quasi similaire avec celle camerounaise.

F. Kengne<sup>34</sup>, recense les différents modes de transports dont l'Etat a du mal à véritablement organisées et dont il ne perçoit pas de façon conséquente les revenus issus de ces modes de transport. Parmi ces différents modes de transport, l'auteur fait allusion à l'activité de mototaxi qui est de plus en plus prisé par les riverains de cette ville étant donné qu'elle est déserte jusqu'aux zones les plus enclavées. Ces transports avec le temps ont bien su gagner du terrain et constitué le propre dans le système de transport de la cité capital. Du transport par taxi de ville, aux cargos qui desservent la périphérie au taxi-mots. Dans ce document l'auteur fait une analyse globale de la situation des transports qui a émergé en s'appesantissant plus sur celui fait par les véhicules.

Allant dans le même sens, L. Diaz et al<sup>35</sup> analysent les faits qui ont influencé la diffusion des mototaxis dans les modes de transports urbains dans les villes africaines subsaharienne. Dans ce document, les auteurs mettent en exergue les facteurs socio-économiques ayant favorisés l'explosion de l'activité de moto. La crise économique dont la plupart des pays africains ont fait face au cours de la décennie 1980 et les effets socio-économiques dont elle a engendré n'as pas été sans conséquences sur le système de transport public urbain de ces pays-là. La fermeture des entreprises de transport public étatique, a laissé place à une montée en puissance sans précédent de l'activité de moto-taxi un peu partout en Afrique subsaharienne. Ce travail se propose de jeter un regard particulier sur cette activité non pas en Afrique subsaharienne dans généralité mais plutôt dans la capitale de la région de l'Est Cameroun.

De plus, Y. Feudjo<sup>36</sup>, analyse la situation de celui qui exerce dans ce secteur dans la ville de Douala. Il relève que les tracasseries municipales, administratives et policières font partir des difficultés dont font face ces derniers au quotidien dans cette ville. Quoi que cette activité soit indispensable à la circulation des personnes dans la capitale économique, les conducteurs de mototaxi se heurtent à tellement de problèmes d'ordre administratifs qui entérinent les mésententes entre les conducteurs et ceux-là qui ont la charge de réguler ce secteur d'activité.

---

<sup>34</sup> F. Kengne., "Transports clandestins autour de Yaoundé", in Cahier D'outre-mer, n°38, 1985.

<sup>35</sup> L. Diaz., et al, "La diffusion des taxis-moto dans l'Afrique au Sud du Sahara", XIII Colloque de l'ASRDLF, juillet 2007.

<sup>36</sup> Y. Feudjo, "Les jeunes bensikineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'Etat", in, Presse des Sciences Po/Autrepart, n° 71, 2014.

I. Kassi<sup>37</sup>, affirme que, depuis deux décennies environ, les études menées sur les transports collectifs montrent l'incapacité des autobus à satisfaire la demande en transport de la population abidjanaise. La pression démographique, la crise économique, ainsi que l'expansion rapide et non maîtrisée de l'espace urbain ont concouru à limiter le service public de transport collectif. Le réseau d'autobus n'a pas pu s'adapter à la croissance permanente de la population et de l'espace urbain comme c'était le cas par le passé. La question du transport sur l'aire métropolitaine est ainsi devenue un problème majeur pour les gouvernements locaux. Des changements importants sont intervenus avec la libéralisation et la dérégulation du transport. On assiste ainsi à une dynamique nouvelle des acteurs privés dans le domaine du transport urbain. Cette étude tend à démontrer que les transports populaires *WoroWoro* et *Gbaka*<sup>38</sup>, bien qu'informels, participent à la dynamique actuelle de la production de l'espace à Abidjan. Ils assurent en grande partie les relations entre les lieux de résidence et d'emploi et sont en mesure de rendre les périphéries urbaines viables. Les transports privés informels, que nous appelons aussi transports populaires, ont-ils pris le relais des autobus dans le rôle d'accompagnement du processus d'urbanisation ? Sont-ils capables d'assurer ce rôle ? Les transports conventionnels ne constituent plus, depuis la décennie 1990, l'instrument privilégiés de l'expansion en direction des périphéries. L'auteur, les explique à travers plusieurs facteurs que sont : la nature de la croissance urbaine et la crise économique du pays, mais surtout aussi la déficience de l'entreprise de transport et aux logiques économiques des promoteurs immobiliers. Partout ailleurs en Afrique la similarité du contexte dans lequel a émergé le transport artisanal ne présente pas de réelle différence.

S. Bamas<sup>39</sup>, de son côté identifie et analyse les différents modes de transport urbain à Ouagadougou. Il évoque particulièrement le cas des deux-roues et des transports collectifs. L'auteur explique le lien qui existe entre mode de transport et forme d'urbanisation. En effet, l'urbanisation en Afrique a été sans précédent notamment marqué par l'extension des villes et naissance des nouveaux quartiers pour la plupart périphériques éloignés des centres urbains. L'extension de la ville, a donc posé un réel problème déplacement pour ceux qui sont à périphérie car désireux de

---

<sup>37</sup> I. Kassi., "Régulations des transports populaires et recompositions du territoire urbain d'Abidjan". Thèse de Doctorat en Aménagement Développement Economique et Social, Université Michel de Montaigne - Bordeaux 3, 2007.

<sup>38</sup> Expression locales propre à cote d'ivoire qui signifie "amène moi vite" pour la première expression et "prends-moi vite" pour la seconde, qui a été adopté pour désigner les cars privés qui avaient été affecté au transport public en côte d'ivoire au moment où la société de transport publique de côte d'ivoire présentait des difficultés de fonctionnement.

<sup>39</sup> S. Bamas, "Les transports urbains en Afrique tropicale: bibliographie analytique et critique", Mémoire de DEA en Géographie des Transports, Institut de Géographie Tropicale, Université de Bordeaux III, 1990.

joindre les emplois souvent dans le centre urbain. L'adaptation d'un nouveau système de transport locale qui pouvait leur servir était une urgence en période de crise de transport. Il explique les caractéristiques de la mobilité et donne une appréciation des retombées socio-économiques du système de transport.

Toujours dans le cadre des documents ayant retenu nos attention, Anguissa<sup>40</sup> présente l'important rôle que joue les motos-taxis dans le transport dans la ville de Yaoundé. Pour sa part, l'exploitation des mototaxis est une réponse de la population à la crise des transports ; à l'intérieur, il révèle que ce mode de transport d'abord boudé, ignoré et combattu à ces débuts, est rentré dans les mœurs de cette population. Notre travail s'intéresse à la capitale du soleil levant et s'attarde aux actions de cette activité en rapport à la question sécuritaire de cette localité. De plus, il souligne que les zones périphériques des villes de l'Afrique subsaharienne éprouvent d'énormes difficultés pour s'intégrer dans l'ensemble urbain. Au rang de celles-ci, les problèmes de transport occupent une place importante. Il s'agit essentiellement du déplacement des populations des lieux de résidences vers les lieux où elle exerce une activité et vice versa sans oublier le transport des biens. Il explique que c'est le contexte socio-économique qui a favorisé l'usage de la mototaxi comme moyen de déplacement dans ce quartier de la ville.

G. Djepmo<sup>41</sup>, montre comment les mototaxi dans leurs activités quotidiennes bafouent les règles de sécurité routière qui ne sont pas sans répercussions négatives sur le secteur d'activité étant donné qu'ils sont victime d'accident de circulation rendant le transport par mototaxi un moyen très proche de la mort.

De tous ces documents consultés nous constatons que le transport par mototaxi a déjà été étudié en Afrique en générale et au Cameroun en particuliers avec plus d'accent sur les villes de Douala et de Yaoundé. Dans la ville de Bertoua, cet aspect du transport n'a pas encore été scruté. Dans le cadre de notre travail nous allons nous attarder sur ce secteur d'activité tout en relevant les problèmes sécuritaires dont pose l'activité de moto-taxi dans cette ville.

---

<sup>40</sup> Anguissa, "Croissance urbaine à la périphérie de Yaoundé et les problèmes de transport : le cas de Minboman", Mémoire de DIPES II en Géographie, ENS-Yaoundé, 2000

<sup>41</sup>G. Djepmo, "Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : cas des mototaxis à Yaoundé", Mémoire de Master Économie des transports et logique d'échanges, Université de Yaoundé 2-Soa, 2008.

#### 4) Problématique

La problématique est perçue comme étant l'ensemble construit autour d'une question principale des hypothèses de recherche et des lignes d'analyses qui permettent de traiter le sujet choisis<sup>42</sup>. Depuis longtemps, l'activité de mototaxi a investi la capitale régionale de l'Est et rivalise d'adresse avec les formes classiques d'offre en matière de transport urbain que sont les taxis. Cette activité de moto-taxi déjà présente dans la partie septentrionale<sup>43</sup> et dans les autres capitales régionales, malgré le fait qu'elle soit rentable, n'est pas sans induire à l'insécurité dans ces villes. Cette activité est utile dans la décongestion du transport urbain et la promotion des emplois jeunes par l'émergence des petits métiers qui prospèrent tout autour<sup>44</sup>. Cette activité souffre de désorganisation à travers : les agressions, les vols à l'arrachat, les accidents qu'elle occasionne et dans lesquels la responsabilité des conducteurs est parfois établie. Ce qui nous permet de dire que les motos-taxis sont une source d'insécurité. Cette recherche questionne l'implication des motos-taxis dans la construction d'un ordre insécuritaire dans la ville de Bertoua. Dès lors, la question sur laquelle s'adosse le présent travail est celle de savoir : en quoi l'activité de moto-taxi constitue-t-elle une source d'insécurité dans la ville de Bertoua ? En d'autres termes, comment et pourquoi l'utilisation des motocycles à titre onéreux bien qu'utile pour les déplacements fait-elle peur aux riverains de la ville de Bertoua ?

#### 5) Cadre théorique

Les modèles théoriques retenus pour ce travail sont les suivants : l'analyse stratégique de Michel Crozier et Erhard Friedberg, et le constructivisme structuraliste de Pierre Bourdieu.

La théorie de l'acteur stratégique<sup>45</sup> part du constat suivant : le jeu des acteurs n'est pas déterminé par la cohérence du système dans lequel ils s'inscrivent ou par les contraintes environnementales ; ce qui est important en priorité, c'est de comprendre comment se construisent les actions collectives à partir de comportements et d'intérêts individuels parfois contradictoires.

---

<sup>42</sup> B. Micheal, *L'art de la thèse, guide repère*, Paris, La Découverte, 1985, p. 31.

<sup>43</sup> A. Sadou, "Moto-taxi et insécurité dans le grand nord, cas de la ville de Ngaoundéré", en ligne. [https://www.ville-en-mouvement.com//content/lesmotos-taxis-et-insécurité\\_dans\\_la\\_ville\\_Ngaoundéré](https://www.ville-en-mouvement.com//content/lesmotos-taxis-et-insécurité_dans_la_ville_Ngaoundéré), consulté le 09/octobre/2020, p. 7.

<sup>44</sup> C. Kaffo., P. Kamdem., "L'intégration des motos-taxis...", p. 14.

<sup>45</sup> M. Crozier, E. Freidberg, *L'acteur et le système*, Paris, Seuil, 1997, p. 4.

Au lieu de relier la structure organisationnelle à un ensemble de facteurs externes, la théorie de l'acteur stratégique essaie d'appréhender la structure organisationnelle comme une élaboration humaine, un système d'action concret. Cette théorie prône la démarche qui analyse les causes en partant de l'individu pour aboutir à la structure (individualisme méthodologique) et non de la structure à l'individu (structuralisme). Comme principe, Crozier et Freiberg proposent de se concentrer non sur la fonction des acteurs ou des sous-systèmes au sein d'une organisation, mais sur les stratégies individuelles des acteurs. Ces stratégies ne dépendent pas d'objets clairs et précis, elles se construisent au contraire en situation, et sont liées aux atouts que les acteurs peuvent avoir à leur disposition et aux relations dans lesquelles ils s'insèrent. La stratégie renvoie donc à plusieurs dimensions à savoir :

- les acteurs agissent pour améliorer leur capacité d'action et/ou s'aménager des marges de manœuvre ;
- les projets des acteurs sont rarement clairs et cohérents, mais le comportement n'est jamais absurde, il a toujours un sens intrinsèque ;
- tout comportement humain est actif dans la mesure où il est le résultat d'un choix<sup>46</sup>.

Aussi, le comportement des acteurs s'ajuste au comportement possible d'autrui en fonction des atouts dont il dispose. La capacité d'action de l'acteur repose alors sur quatre postulats :

- l'organisation est un construit contingent. Il aurait pu être, ou ne pas être, tout à fait différent.
- l'acteur est relativement libre. Il peut jouer avec son rôle, se permettre des écarts par rapport aux règles sociales.
- il y a une différence entre les objectifs de l'organisation et ceux des individus.
- pour parvenir à leurs fins, les acteurs calculent dans le cadre d'une rationalité qui est dite limitée. C'est ce qu'il appelle : "*la rationalité stratégique*"<sup>47</sup>.

Dans le cadre de cette réflexion, la théorie de l'acteur stratégique nous permet d'expliquer que ce sont les actions individuelles des motos-taximen qui se fédèrent pour générer du désordre sur la voie publique et créer l'insécurité (individualisme méthodologique). Ces motos-taximen développent de multiples stratégies et logiques pour atteindre leurs objectifs qui le plus souvent

---

<sup>46</sup> M. Crozier, E. Freiberg, *L'acteur et...*, p. 12.

<sup>47</sup> Ibid., p. 13.

sont différents de ceux de l'organisation. Aussi, plus les contraintes de l'organisation sont rigides, l'acteur qui est relativement libre s'en permet des écarts à travers ses stratégies et logiques qui vont prospérer.

La théorie du constructivisme structuraliste<sup>48</sup> quant à elle, renvoie à la jonction de l'objectif et du subjectif. Le structuralisme évoque l'existence dans le monde social lui-même des structures objectives indépendantes de la conscience et de la volonté des agents qui sont capables d'orienter ou de contraindre leur pratique ou leur représentation. Le constructivisme renvoie à l'existence d'une genèse sociale d'une part des schèmes de perception, de pensée et d'action qui sont constitutifs de ce que Bourdieu appelle *habitus*, d'autre part des structures sociales, et en particulier ce qu'il appelle "champ". A propos des *habitus*, ce sont les gestes, les pensées, les manières d'être que l'on a acquis et incorporés au point d'en oublier l'existence. Ce sont des routines mentales devenues inconscientes qui nous permettent d'agir "sans y penser". L'*habitus* lui, désigne les manières d'être, de penser et de faire communes à plusieurs personnes de même origine sociale, issues de l'incorporation non consciente des normes et pratiques véhiculées par le groupe d'appartenance. L'*habitus* un peu à la manière d'un logiciel d'ordinateur, est amené à apporter de multiples réponses aux diverses situations rencontrées, à partir d'un ensemble limité de schémas d'actions et de pensées. Il se reproduit plutôt quand il est confronté à des situations habituelles et il peut être conduit à innover quand il se trouve face à des situations inédites. Quant au champ, c'est un microcosme autonome à l'intérieur du macrocosme social. Ils présentent plusieurs caractéristiques :

- chaque champ possède des règles de jeu et des enjeux spécifiques.
- un champ est un "système" ou un "espace" structuré de positions.
- cet espace est un espace de lutte entre les différents agents occupant les diverses positions.
- les luttes ont pour enjeu l'appropriation spécifique au champ et/ou la redéfinition du capital.
- le capital est inégalement distribué au sein du champ, il existe donc des dominants et des dominés.
- à chaque champ correspond un *habitus*.

---

<sup>48</sup> B. Delphine, "Le constructivisme structuraliste de Pierre Bourdieu", En ligne <https://www.pimido.com/sciences-humaines-et-sociales/sociologie/fiche/bourdieu-structuralisme-constructiviste>, consulté le 13/juin/2021



- Un champ possède une autonomie relative<sup>49</sup>.

Dans le cadre de notre travail, la théorie du constructivisme structuraliste nous permet de comprendre le niveau d'appropriation par les acteurs des notions du code de la route et de la réglementation de l'activité de mototaxi dans la structuration de leurs habitus de conduite et d'être. Ceci nous laisse entrevoir une stratégie de mobilisation, de sensibilisation et surtout d'éducation qui permettrait aux motos-taximen d'incorporer des habitus afin de bien se mouvoir dans leur champ d'activité.

## **6) Démarche méthodologique**

L'approche méthodologique qui est adoptée dans le cadre de ce travail suit les étapes suivantes: la recherche documentaire, l'observation et la collecte des données qualitatives et quantitatives sur la question du transport urbain collectif, les rapports sur le transport urbain collectif et la mobilité urbaine, l'analyse et le traitement des données collectées.

- **La recherche documentaire**

Le corpus documentaire concerne un ensemble de documents constitué de rapports d'études et statistiques des institutions de l'État (Ministères en charges de transport de l'urbanisme, Directions annexes, Délégations Départementales et Régionales des ministères en charge du transport et de l'urbanisme, Communauté Urbaine surtout celle de la ville de Bertoua) et les organismes internationaux (Banque Mondial), des documents scientifiques et de recherches universitaires, des publications scientifiques comme les séminaires les colloques et les articles des revues.

Ici, il est question de procéder d'abord à une pré-analyse des documents sélectionnés en consultant les bases de données bibliographiques des institutions scientifiques et universitaires et des organismes internationaux suscité, internet n'est pas absolument le support de notre objet d'étude ; il constitue pour nous une source de documentation non négligeable. Après la sélection des documents, nous allons procéder à leur organisation par thème et sous thème se rapprochant de la problématique de recherche. Il s'agit ici de mettre en exergue les indicatifs au transport urbain la généralité et celui par moto-taxi de manière spécifique. La présentation de ces indicateurs nous

---

<sup>49</sup> B. Delphine, "Le constructivisme structuraliste...".

permet de mieux comprendre et cerner les contours de l'activité de moto-taxi dans la ville de Bertoua.

- **L'observation et collecte des données**

Dans le cadre de ce travail, des visites ont été effectuées dans la ville. Ces dernières ont permis de mieux apprécier l'état des lieux du transport par moto-taxi de manière réelle. Ces observations nous ont aidé à mobiliser les outils de collecte de données que sont les guides d'entretien et les questionnaires auprès des personnes ressources (coordinateurs de projets C2D à Bertoua, directions des services techniques et le bureau d'urbanisme CUB, les services de police et de gendarmerie, les différentes délégations régionales et départementales, les responsables en charge de l'urbanisme et des transports dans les communes de Bertoua 1<sup>er</sup>, 2<sup>eime</sup>). Ces outils mobilisés ont permis à travers la prise des photos d'avoir les faits saillants de l'organisation de l'activité de moto-taxi et son impact sur un pan bien précis de la sécurité dans la ville de Bertoua.

- **Collecte des données**

Les données quantitatives ont été collectées grâce à des entretiens et rencontres avec les différents acteurs qui sont directement liés ou du moins qui sont liés de manière indirecte à l'activité de moto-taxi. Ici, il s'agit des conducteurs de moto, des clients, des services en charges de l'organisation et de supervision de ce secteur d'activité il s'agissait des responsables des services municipaux, en charge des questions urbanistiques et du transport urbain, du service technique de la communauté urbaine, des délégations régionales et départementales du ministère en charge du transport et celui de l'habitat et du développement urbain. Mais, aussi et surtout ceux qui exercent des activités corolaires à l'activité de moto-taxi. La méthode qualitative qui est utilisée dans le cadre de ce travail, fut celle classique qui consistait à l'aide des guides d'entretiens et des questionnaires de recruter les idées de ces différents interlocuteurs. Ces entretiens qui ont été pratiqués avec des personnes ressources ont été combinés aux observations et expériences personnelles.

Concernant la collecte des données quantitatives, un questionnaire d'enquête et un guide d'entretien ont été confectionnés et soumis aux différents acteurs de la ville qui portait sur les thématiques de transport collectifs urbain, notamment les différents pans de l'activité de moto-taxi liés à l'insécurité urbaine. Les questionnaires conçus à cet effet ont été structurés en plusieurs

parties. Ces différentes parties nous renseignent sur l'organisation complète de l'activité de moto-taxi et toutes les autres activités qui gravitent tout autour. Cependant, l'administration du questionnaire a exigé une méthode d'échantillonnage. Selon le dernier recensement de la population de 2005, l'échantillonnage de l'enquête a été déterminé. De ce fait, il était judicieux d'opter pour une enquête probabiliste qui est une enquête par graphe stratifié<sup>50</sup>. Pour ce type la base de sondage est estimée à 1/1000 soit 0,001%. En application numérique ça fait :  $88462 * 0,001 = 88,46$  donc 100 personnes exactement qui ont été soumis au questionnaire ou à l'interview en ce qui concerne les conducteurs de moto et les usagers hors mis les entretiens groupés. Le choix et la taille sera acceptable et les différents individus concernés sont supposés avoir les caractéristiques d'ensemble.

- **Analyse**

À cette étape, on a procédé à une analyse des données recueillies et des interprétations des résultats des guides d'entretiens et des questionnaires afin d'identifier les dysfonctionnements, enjeux et défis à relever pour améliorer l'activité de moto-taxi afin de réduire l'insécurité dans la ville de Bertoua.

Ce travail se fonde sur le schéma hypothético-inductif<sup>51</sup>, car nous sommes parti des constats sur le terrain, notamment des comportements et agissements des conducteurs de moto-taxi pour formuler les hypothèses qui sont confirmés ou infirmés sur la base des données qui ont été collectées par les techniques de l'observation et de l'entretien. Il s'agissait en clair de partir non seulement d'une observation des faits, comportements et agissement des conducteurs de moto-taxi, mais aussi des échanges que nous avons effectués avec notre échantillonnage constitué pour recueillir et mobiliser les arguments susceptibles de fournir les informations et renseignements sur l'implication de ces conducteurs au phénomène d'insécurité routière qui prévaut dans la ville de Bertoua.

## 7) Les hypothèses

---

<sup>50</sup> R. Pinto, M. Grawitz, *méthode des sciences sociales*, 11<sup>e</sup> édition, Paris, Dalloz, 2001, p. 17.

<sup>51</sup> Canevas de recherche qui veut que l'on parte de l'observation pour formuler les hypothèses afin de les infirmer ou les confirmer.

Dans un travail, les hypothèses sont une réponse provisoire à la problématique de recherche. Les hypothèses qui ont été élaboré dans le cadre de ce travail sont constituées d'une principale et des autres secondaires.

- La crise économique aux effets multiples qui a affecté les habitants de Bertoua a favorisé l'émergence des motos-taxis comme mode adapté pour assurer les déplacements quotidiens des populations pose un problème de sécurité sur les routes de cette ville.

1- Les difficultés d'accès, liées à l'insuffisance des infrastructures de transport, le relief adapté, le contexte humain et social ont favorisé l'essor des deux roues à but lucratif

2- Les habitants de Bertoua tirent des avantages divers de l'exercice de l'activité de transport par moto-taxi.

3- Les motos-taxis posent un véritable problème d'insécurité surtout sur les différentes routes de la ville de à Bertoua.

## **8) Les difficultés rencontrées**

Ce travail ne s'est pas fait sans embuches. Nous avons été confronté à plusieurs difficultés. Pendant la recherche documentaire, nous nous sommes heurtés au problème d'insuffisance de la documentation. Certains documents disponibles étaient dépourvus de leurs pages. Aussi, la rareté des documents d'archives et le mauvais état de ceux disponibles dans les services en charge de ce transport dans la ville de Bertoua nous ont posé un véritable problème dans l'exploitation.

Au cours de l'enquête de terrain, l'administration des questionnaires aux acteurs qui agissent dans le secteur du transport par moto-taxi de cette ville fut difficile. Pour les conducteurs de moto-taxi, en raison de leurs mobilités, la tâche ne fut pas aisée. Certains d'entre eux déclinaient de répondre à nos questionnaires en avançant l'argument de la perte de temps pour eux, mais aussi, furent méfiants concernant la finalité de l'enquête. L'esprit de suspicion et de crainte des enquêtes pratiquant les activités économiques induites du transport par moto-taxi, croyaient avoir en face d'eux des agents de la fiscalité surtout que nous nous intéressions à leurs chiffres. Nous les avons convaincus que nous sommes étudiants en master recherche au département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I. Certains des enquêtés, refusaient catégoriquement de se laisser

photographier sous prétexte qu'ils couraient le risque de voir leurs photos être utilisées à d'autres fins d'où la mauvaise qualité de certaines photos.

Malgré ces entraves, nous avons pu glaner grâce à des informations charitables et à la documentation de l'IFC, la fondation Paul Ango Ela, la fondation Afric Avenir International, la FALSH, qui nous ont fournis une somme d'informations en rapport aux transports urbains informels dans la généralité, à l'organisation et au fonctionnement de l'activité de moto-taxi suffisamment utile pour bâtir ce travail.

## **9) Plan de travail**

Pour apporter les éléments de réponse à la problématique, ce travail est articulé en quatre chapitres. Le premier chapitre intitulé géographie historique de la ville de Bertoua, présente le cadre physique ainsi que l'évolution administrative et socio-économique de la ville. Le deuxième chapitre dont le titre est socialisation des motos-taxis à Bertoua entre dynamiques exogènes et endogènes met en évidence les indicateurs externes et internes de socialisation des motos-taxis comme mode de transport urbain. Le troisième chapitre dont le titre est organisation, fonctionnement et dynamisme socio-économique de l'activité de moto-taxi, présente les acteurs de la gestion du transport urbain au sein de la ville, le fonctionnement de cette activité, et le dynamisme socio-économique qui découle de cette activité. Le quatrième dénommé, cadre d'analyse de l'insécurité engendrée par les motos-taxis, clarifie d'abord le concept d'insécurité urbaine puis, s'intéresse aux différentes formes d'insécurité dont les motos-taxis sont auteurs dans la ville de Bertoua.

## **CHAPITRE 1 : PRÉSENTATION DE LA VILLE DE BERTOUA**

Dans cette partie du travail il est question de jeter un regard panoramique sur la ville de Bertoua. Cette présentation va prendre en compte, le cadre physique c'est-à-dire le sol et le relief, climat et précipitations mais aussi flore et faune. Ensuite, il est question de mettre en évidence le cadre humain et l'évolution administrative de la ville de Bertoua. Cela passe par la mise en lumière de l'histoire de la ville de Bertoua et de son organisation socio-économique tout en présentant les différentes propositions de transport que la ville.

### **I- PRÉSENTATION PHYSIQUE DE LA VILLE DE BERTOUA**

Présenter le cadre physique revient tout simplement à faire appel aux notions telles que le sol, le relief, le climat, l'hydrographie et la végétation de la zone d'étude sur laquelle la présente réflexion s'adosse.

#### **1- Localisation de la ville de Bertoua**

La ville de Bertoua est située dans le département du Lom et Djerem de la région de l'Est Cameroun, partie du pays connue aussi sous le vocable de "soleil levant". C'est à la fois, le chef-lieu administratif régional et départemental. Terre du peuple gbayas, cette localité fut formée par les populations venu de l'ex Oubangui-Chari qui occupèrent cette localité bien avant les invasions européennes au Cameroun<sup>1</sup>. Limitrophe au nord par l'arrondissement de Mandjou, au sud par l'arrondissement de Dimako et à l'ouest par les arrondissements de Diang et Belabo et à l'est par l'arrondissement de Batouri, cette ville occupe une portion charnière et de carrefour pour tous les flux de communication en provenance d'une part des régions de l'Est, de l'Adamaoua du nord et de l'extrême nord du Cameroun et d'autre part, des pays voisins tels que la République Centrafricaine et le Congo<sup>2</sup>. Capitale de la plus grande région forestière du Cameroun, la situation

<sup>1</sup> Kogni, "Bertoua, Batouri, Belabo : Etude comparative de trois villes de la province de l'Est-Cameroun", Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Yaoundé, 1986, p. 16.

<sup>2</sup> Kogni, "Bertoua, Batouri, Bélabo: Etude comparative...", p. 28.

géographique de la ville de Bertoua fait d'elle, la ville incontournable de la région de l'Est. Ville carrefour, elle est la croisée des chemins à la fois de la nationale n° 10 reliant Bertoua à Yaoundé et celle n° 1 reliant Bertoua au grand nord mais aussi celui du corridor Douala-Ndjamena et Douala-Bangui. La cartographie ci-dessous, présente la localisation de la ville de Bertoua dans la région de l'Est Cameroun et aussi, dans le département du Lom et Djerem dont la ville cumule le rôle de capital administrative. La première carte qui est celle du Cameroun présente la position exacte de la région de l'est dans le Cameroun. Celle qui suit, est celle de la région qui comporte le département du Lom et Djèrem dont la ville de Bertoua en fait partie.

## **2- Sols et relief**

Le sol de la ville de Bertoua est constitué des sols riches en humus grâce à l'incorporation régulière de la biomasse dans les sols et sont très fertiles pour l'agriculture notamment la culture des tubercules et des céréales. En ressources chimiques, physiques et biologiques ces sols se caractérisent par une dominance des sols ferrallitiques rouges sur les hautes terres avec un niveau de fertilité assez fiable par rapport aux sols des fonds et des vallées généralement plus fertiles. La couche d'humus qui les recouvre est un avantage en ce qui concerne le développement des activités agricoles<sup>3</sup>.

Le site de la ville de Bertoua est une vaste pénéplaine dont les hautes altitudes varient entre 800 et 900 m, les plus faibles entre 600 et 700 m. Cette ville s'étale sur un espace qui ne compte pas trop de collines et de hautes terres, mais plutôt de basses terres. Ce site occupe une série de collines et d'ondulations dont les irrégularités sont par endroit masquées par la forêt et la savane. D'une configuration assez régulière avec de petits plateaux intercalés entre les vallées, ce relief est propice pour la construction des infrastructures telles que les maisons et les routes. En réalité, un relief plat et peu accidenté n'a pas besoin de beaucoup d'efforts de correction du terrain et cela ne rends pas pénible l'exécution des travaux<sup>4</sup>.

## **3- Climat et hydrographie**

La ville de Bertoua est soumise à l'influence de la mousson, la vitesse des vents est dans un ensemble assez faible de 2 à 6. Les vents de plus 7m/s sont peu nombreux 5 à 10 et

---

<sup>3</sup> ACUB, "Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) : rapport diagnostic et perspective de développement urbain", rapport n° III, septembre 2012, p. 10.

<sup>4</sup> Ibid. p. 12.

accompagnent généralement les orages de débuts de saison de pluie par les vents de l'Est assez fréquent sur la région surtout pendant la première saison de pluies<sup>5</sup>. Cette ville est située dans la zone de climat subtropical qui prédomine dans la région forestière du sud Cameroun<sup>6</sup>. En effet, c'est une grande zone où le climat est marqué par l'alternance de quatre saisons : une grande saison sèche de Décembre à mi-mars, une petite saison de pluies de mi-mars à mai, une petite saison sèche de juin à mi-août et une grande saison de pluies de mi-septembre à novembre. La température est élevée tout au long de l'année avec un maximum de 25° et un minimum de 18° et les précipitations sont en général peu importantes, avec une hauteur d'eau se situant entre 1500 et 2000 mm/an<sup>7</sup>. Le climat dont la ville de Bertoua fait montre est de plus en plus propice pour l'agriculture surtout aux cultures telles que les tubercules les fruits et les céréales.

En ce qui concerne l'hydrologie, la ville capitale de la région du soleil levant est située sur une ligne de partage des eaux provenant de plusieurs cours d'eau à savoir : la Sanga et le Nyong au nord et à l'ouest et la Doumé sous affluent du Congo par la Kadey et la Sangha<sup>8</sup>. Il est judicieux de relever que la ville de Bertoua n'est pas traversée par un grand nombre de fleuve. Cette ville compte six principaux cours d'eau. À l'extrême-ouest on a la Mbomo; à l'Ouest, la Gbaseng ; au centre Ouest, la Koumé ; au Centre-est, la Lenguengé ; au Nord-Est, la Boudembé et au Sud-Est, la Djandombé. La Gbaseng, la Koumé et la Boudembé se versent au Sud de la ville dans le Djandombé. Ce cours d'eau se jette dans la Doumé au même titre que la Mbomo. La Lenguengé reçoit à sa gauche la Mgbanekoro, la Ganpoko et la Nangangaza, et à sa droite la Gbego au Nord de la ville. La Djandombé reçoit la Nadongdong, la Keliba et la Biligui au Sud<sup>9</sup>. Ces cours d'eau présentent les caractéristiques d'être des cours d'eau permanents avec un débit relativement faible bien que lent et régulier. La présence des marécages dans les vallées et sa dégradation est une caractéristique commune à presque toutes les rivières. L'intensité du phénomène, notamment la largeur des vallées est vérifiable mais demeure souvent en relation avec les différents niveaux de surface. L'envoie des larges vallées est particulièrement accentué dans certaines zones. Les marécages qui en résultent ne sont pas les limites des vallées secondaires mais commencent dès les

---

<sup>5</sup> A. Megue, "La province de l'Est-Cameroun : étude de géographie Humaine", Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Bordeaux 3, 2004, p. 47.

<sup>6</sup> Ibid., p. 52.

<sup>7</sup> ACUB, "Plan Directeur d'Urbanisme... ", p. 12.

<sup>8</sup> Ibid., p. 13.

<sup>9</sup> Ibid., p. 14.



têtes des sources<sup>10</sup>. Ce type de tête de source semble être caractéristique des paysages ferrallitiques aplanis de Bertoua dans la mesure où, ceux-ci sont à l'origine de nombreux plans d'eau qui se rencontrent dans la ville de Bertoua et qui souvent sont aménagés soit en étangs à poisson soit en lac artificiel.

#### 4- La flore et la faune

La ville de Bertoua est couverte d'une forêt secondaire qui alterne avec le grand espace ouvert aux travaux champêtres. La forêt verdoyante est de plus en plus remplacée par le développement de l'espace urbain. En l'absence de l'élevage du gros bétail, la végétation ne souffrirait d'aucune autre agression que de l'action de l'homme. La flore et la faune sont constituées d'espèces diverses. La zone forestière regroupe quelques essences en l'occurrence: *Entrindrophrama cylindricum* (Sapeli) localement appelé *Ngaloum*, *Milicia excelsa* (Iroko) appelé *Gnkadjiangen* langue gbaya, *Terminalia superba* (Fraké) appelé *Ngowsh* au niveau locale et *Raphia* généralement désigné par l'expression *Gaù* pour les populations gbayas pour ne citer que celles-là qui font le propre de l'exploitation forestière dans cette ville<sup>11</sup>. Les Raphias qui occupent les bas-fonds marécageux ont une importance multiforme dans la zone rurale. Leurs feuilles permettent de fabriquer les nattes qui sont utilisées pour couvrir les toitures des maisons ainsi que les barrières des habitations. Les bambous de raphia quant à eux servent à construire les charpentes des maisons et à fabriquer des claies qui sont utilisées pour le séchage des produits alimentaires ou également, pour construire des barrières. Il faut aussi noter que la flore regroupe aussi les essences utiles pour l'alimentation. Nous pouvons ici faire appel au *djansang*, *l'okok*. Le *djansang* est une épice de forme ronde à la couleur jaunâtre utilisée comme condiment pour assaisonner les différents repas. *L'okok* est une petite feuille légèrement solide, utilisé comme légume et indispensable pour préparer le *koko* mets culinaire locale.

À côté de la flore forestière, la flore savanicole occupe aussi une place considérable dans le paysage de la ville de Bertoua. Cette flore est constituée des essences à l'instar du *chromoléana d'odorat* communément appelé Bokassa, et la paille qui est l'espèce la plus prisé<sup>12</sup>. L'urbanisation de plus en plus grandissante dans la ville de Bertoua, la flore savanicole est menacée par les actions de l'homme en quête de terres non seulement pour se loger mais aussi pour pratiquer l'agriculture

<sup>10</sup> ACUB, "Plan Directeur d'Urbanisme...", p. 14.

<sup>11</sup> ACB1<sup>er</sup>, "Plan Communal de Développement (PCD)", juin 2020, p. 34.

<sup>12</sup> Ibid., p. 35.

afin de se nourrir. En dehors de la flore sauvage, la présence des arbres fruitiers comestibles aux alentours des maisons d'habitations telles que les avocatiers, les manguiers, et les pruniers pour ne que citer ceux-là constituent également la flore de la ville de Bertoua. Le tableau ci-dessous résume quelques essences de la flore les plus prisées par la population. Du fait de leurs accès faciles, leurs usages quotidiens et de leurs disponibilités sur le marché de consommation de la ville.

**Tableau n° 1 : Récapitulatif de quelques essences de la flore de Bertoua**

Nom commun	Noms scientifique	Nom local	Importance économique	Utilisation	Niveau d'exploitation
Djansang	<i>Ricinoderdron heudolotti</i>	Zola	Produit commercialisé	Consommation (condiment)	Très fort par les femmes
Okok	<i>Gnetum africanum</i>	Hoko	Produit commercialisé	Aliment	Élevé, jeunes et femmes
Feuille de jonc		Gbono	Produit commercialisé	Conditionnement des mets locaux à vapeur	Élevé, femmes
Andok	<i>Irvingia gabonensis</i>	Dogbo	Produit commercialisé	Aliment	Élevé, hommes, femmes, jeunes
Raphia	<i>Raphia spp</i>	Gaù	Fabrication de meubles	Construction, ameublement	Très fort, par les hommes

Source : ACB1<sup>er</sup>et 2<sup>e</sup>, " Plan Communal de Développement (PCD)", Juin, 2020, p. 36.

Malgré la déforestation, l'on retrouve encore quelques espèces fauniques dans ce qui constitue la flore de cette ville. L'activité de chasse pratiquée par les populations pour des fins de consommation domestique ou pour la commercialisation menace considérablement certaines espèces encore existantes. Parmi ces espèces, nous pouvons citer entre autre, le Porc épic, le Lièvre, le Chat tigre, la Vipère le Rat palmiste<sup>13</sup> pour ne que citer celles-là. La faune domestique quant à elle, fait l'objet d'un élevage bien encadré dans les enclos vus que la divagation des bêtes est fortement combattue par l'autorité municipale de la ville. Le tableau ci-dessous résume quelques espèces de la faune de la ville de Bertoua et classe ces différentes espèces en fonction de leurs disponibilités. L'on constate qu'il y a certaines espèces dont la disponibilité est facile en raison de l'abondance, et pour d'autre que la disponibilité est difficile du fait de la rareté voire même de la quasi-disparition.

<sup>13</sup> ACB2<sup>er</sup>, "Plan Communal de Développement (PCD)", juin 2020, p. 35.

**Tableau n° 2 : Récapitulatif de quelques espèces fauniques et leurs potentialités**

Espèce faunique			Potentialité		
Nom commun	Nom scientifique	Nom local	Abondant	Rare	Presque disparu
Lièvre	<i>Lepus sp</i>	<i>Bàn</i>	Oui	/	/
Panthère	<i>Panthera pardus</i>	<i>Go</i>	/	Ou i	/
Tortue	<i>Kinixys sp</i>	<i>Tanà</i>	/	/	Oui
Python	<i>Pytnon sebae</i>	<i>Gbà-gok</i>	/	Oui	/
Vipère	<i>Bitis gabonensis</i>	<i>Koro</i>	Oui	/	/

Source : ACB 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup>, « Plan Communal de Développement (PCD) », Juin, 2020, p. 37.

En somme, le cadre physique de la ville de Bertoua est constitué d'un relief pas très accidenté, plus constitué de plaine en majorité et de quelques rares hautes terres, d'un climat de type équatorial avec une variation de quatre saisons subdivisées en deux elles aussi, la petite et la grande saison sèche et de pluies. La ville de Bertoua compte un ensemble de cours d'eau, avec une flore constituée de savane et de forêt qui regorgent un ensemble de ressources fauniques et d'essences.

## II-ÉVOLUTION ADMINISTRATIVE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA VILLE DE BERTOUA

Pour cette sous partie du travail, il est question non seulement de présenter les différents contours historiques qui ont permis l'édification de la ville, mais aussi de présenter son évolution dans les temps en ayant pour repère les grandes dates marquantes de l'évolution historique du Cameroun. Il s'agit aussi de mettre en lumière, les aspects socio-économiques de cette ville en insistant sur l'aspect des transports qui est un maillon non négligeable notamment l'offre de transport urbain dont dispose la ville de Bertoua.

### 1- Cadre historique et humain de la ville de Bertoua

Présenter l'historique de cette ville, consiste non seulement à présenter les différentes populations qui l'on fondé, mais aussi, l'influence de la colonisation dans la réfection administrative et son édification en chef-lieu de région.

### 1.1- Bertoua : Terre des Gbayas

L'histoire des origines du peuple Gbaya constitue une question d'une complexité extrême. Ici, la connaissance du passé est non explicitée et les listes dynastiques font défaut. La tradition orale Gbaya n'a conservé que les séquences les plus récentes de l'histoire des migrations. Au demeurant, le passé du peuple Gbaya, est celui des Gbayas qui peuplèrent la région de Bertoua vers la fin du premier quart du XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>14</sup>. Selon L. Bateranzigo :

Plusieurs thèses ont été émises sur les origines du peuple Gbaya de manière générale. Deux thèses s'affrontent. La première, situe l'origine de ce peuple dans le Bornou, entre le Lac-Tchad et le fleuve Bénoué. La seconde quant à elle, milite pour une origine méridionale de ce peuple, qu'il faut situer au-delà de la haute Sangha dans le bassin du fleuve de la haute Lobaye<sup>15</sup>.

L'origine du peuple Gbaya Bodomo trouve son fondement dans la deuxième thèse qui situe les origines des Gbayas au-delà de la haute Sangha dans le bassin du fleuve de la Lobaye.

Les Gbayas semblent avoir vécu depuis trois à quatre siècles au moins dans la région occidentale de la République Centrafricaine. Ils habitaient les petits hameaux familiaux ou claniques qui étaient placés sous l'autorité d'un chef de village. Ces populations jusqu'aux années 1880 n'avaient pas trop souffert en République Centrafricaine. En réalité, la traite des esclaves qui consistait à déporter les noirs pour résoudre le problème de la main d'œuvre entre l'Afrique l'Europe et l'Amérique, dont le bassin du Congo ou le sud du Cameroun ont été des passerelles d'esclaves, pour celle transatlantique, ou celle musulmane par le bassin tchadien ou la vallée du Nil, n'avaient pas eu d'impacts sur ce peuple. Concernant leurs alimentations, les plantes nourricières de base de ce peuple avant l'introduction du manioc et du maïs qui date de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle avait été l'igname<sup>16</sup>.

La petitesse des unités sociales (hameaux familiaux ou claniques) ainsi qu'un mode de vie qui était fondé sur la chasse et la cueillette autorisaient une grande mobilité dans l'espace. Les déplacements des petits groupes familiaux ou claniques s'effectuaient sur de distances plus ou moins courtes selon les circonstances. La mobilité sociale ou spéciale était d'ailleurs une caractéristique fondamentale du peuple Gbaya. L'équilibre entre la biomasse et la densité d'une

---

<sup>14</sup> L. Bateranzigo, "Les Gbaya et les Kaka de l'Est-Cameroun des origines à 1960. Approche historique", Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Histoire, Université de Yaoundé, 1993, p. 28.

<sup>15</sup> Ibid., p. 33.

<sup>16</sup> Ibid., p. 34.

population qui pratiquait intensément la chasse, les vicissitudes des querelles intestines ou des conflits entre voisins, ainsi que le goût de l'indépendance avaient constitué les facteurs ayant joué sur le plan local à stimuler le mouvement migratoire des populations gbayas de la Centrafrique pour la région Est du Cameroun<sup>17</sup>.

Dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, les migrations gbayas déjà anciennes furent accélérées et amplifiées sous la pression des peuples Bada-Yangère. Ces derniers fuyaient devant les razzias des chasseurs d'esclaves musulmans venus du Nil, du Darfour, des Etats tchadiens du Ouadi et du Baguirmi. En conséquence, les déplacements qui s'effectuaient jusqu'ici le long des cours d'eaux dans la direction du sud au nord, s'orientèrent vers l'ouest<sup>18</sup>. En réalité, ils empruntèrent les cours d'eaux de la vallée de la *Lobayé*, de la *Nana* et de la *haute manberé*. Ces cours d'eaux devinrent de ce fait, les voies de passage privilégiés pour les groupes gbayas en route vers le Cameroun. Les invasions peules de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle avaient freiné la marche vers l'ouest et simultanément, elles provoquaient l'étalement et la dispersion des unités claniques contraintes de se replier dans les sites refuges. Dans leurs marches migratoires vers le Cameroun, les Gbayas entrèrent en contact avec plusieurs peuples comme les *Yangérés*, les *Kaka* de la bordure du plateau de l'Adamaoua, les *keperés*, les *Makas*, les *Bakums*, les *pols* les *Kaka* des bassins de la Sanaga et de la Doumé-Kadéi<sup>19</sup>.

Au moment où s'établirent des relations entre les Gbayas et les non musulmans, ceux-là habitèrent un territoire s'étendant des rives de la *Lobaye* et du *haut ouhar* à l'est jusqu'à celles de la haute Sangha à l'ouest. Au sud, ce pays était limité par la Kadéi et son affluent la Doumé. Les migrations des Gbayas parti des contrées de *koundé* et *Gaza* avaient abouti à l'implantation de cette population dans trois zones distinctes de la région de l'est Cameroun à savoir : Bétaré-oya, Bertoua et Batouri. Bertoua fut le deuxième foyer de peuplement des Gbayas à l'Est-Cameroun. Cet espace fut occupé par les Gbayas Bodomo conduits des mains de maître par le chef Ndida qui, en ces lieux créa le village Gaïmona. Tel fut donc, le processus ayant abouti à l'établissement de ce peuple dans cette partie de l'Est-Cameroun.

---

<sup>17</sup> L. Bateranzigo, "Les Gbaya et les Kaka de l'Est-Cameroun...", p. 31.

<sup>18</sup> Nana, "Les Gbaya des origines à la révolte de Karnou, 1930", Thèse de Doctorat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010, p. 23.

<sup>19</sup> L. Bateranzigo, "Les Gbaya et les Kaka de l'Est-Cameroun...", p. 35.

## 1.2- De la chefferie de Bertoua à la résistance de Mbartoua

Le clan de Gbayas Bodomo dont le pays d'origine fut Kombo-Koulou avant de progresser en direction de l'ouest, affrontèrent l'adversité de la nature, surtout, la rivière Kadéi qui fut une barrière naturelle. Dans cette marche, ils furent conduits par Ndida. Pour faire passer sa tribu, il s'attaqua aux Makas qui firent de la rive droite de ce fleuve leur empire. Une fois les obstacles franchis, il s'établit dans la région de Bertoua vers 1850-1860 et fonda le village Gaïmona<sup>20</sup>. Cette localité connut une expansion grâce à sa position stratégique au cœur d'un réseau des routes commerciales liant le lamida de Ngaoundéré au grand sud du pays. La vie à Gaïmona fut organisée autour d'une grande chefferie implantée par Ndida au gré des alliances matrimoniales et des conflits territoriaux. Le rayonnement de cette chefferie était dû non seulement à ces victoires guerrières sur les autres peuples voisins mais aussi à la pratique de l'esclavage. Parallèlement aux activités de chasse qui furent organisées par Ndida, il conquiert aussi les hommes et les transformait en esclaves. Ces activités qu'il menait permirent d'étendre son territoire et de ce fait, de le rendre plus influent. Mais, Ndida mourut empoisonné par son épouse pour cause de jalousie et, son fils Mbartoua succéda<sup>21</sup>.

Mbartoua avait un physique impressionnant au point où il était impossible pour lui de passer à travers une porte normale d'une case. D'où, son nom de Mbartoua qui connote le gros. Il continua l'œuvre de son père et sous son règne, il réussit à hisser la ville au cœur du commerce haoussa du fait, qu'elle devint un important centre d'échange économique. Mbartoua durant son règne, en s'appuyant sur une redoutable organisation militaire et la reconstruction des villages fortifiés dont on qualifiait par l'expression *Ndem-nam* en langue gbayas. Il mena Gaïmona à son apogée. À la différence de son père, Mbartoua définissait sa propre politique et menait ses guerres tout seul. De ce fait, il contrôlait le flux des esclaves. Il les vendait aux commerçants haoussas, ou bien, les adjoignait à titre d'esclaves de case ou encore, les donnait aux chefs de guerre pour augmenter son prestige et son influence<sup>22</sup>. Mais, l'arrivée européenne sur son territoire, notamment celle allemande conduisit Mbartoua à une riposte énergétique.

---

<sup>20</sup> G. Pello, "Migration transfrontalières en droit socio-économique : une lecture des permis d'un conflit entre migrants et populations locales dans la ville de Bertoua", Fiche d'analyse, 2015, En ligne, [http://www.irenees.net/bdf\\_fiche-analyse-1088\\_fr.html](http://www.irenees.net/bdf_fiche-analyse-1088_fr.html), consulté le 10/septembre/2021, p. 2.

<sup>21</sup> E. Copet-Rougier, "Du clan à la chefferie de l'Est-Cameroun", In, *Journal of the International African Institute*, vol. 57, n° 3, Cambridge University Press, 1987, p. 348.

<sup>22</sup> Ibid., p. 353

À la veille des premières missions d'exploration en terre camerounaise, les groupes humains présents vivaient sous l'autorité d'un chef. La signature du traité Germano-Camerounais du 12 juillet 1884, définissait de manière confuse le territoire que les Allemands appelaient Kamerun<sup>23</sup>. Cette prise du Cameroun par les Allemands et les expéditions vers l'hinterland, n'épargnât point la zone forestière de l'Est. La localité de Bertoua, accueillit le premier passage allemand dirigé par le lieutenant Phlen en 1894 soit, dix ans après la signature de traité Germano-camerounais. Le passage de ce corps expéditionnaire allemand, ne fut pas silencieux. Il connut des affrontements entre les guerriers de Mbartoua et les troupes du lieutenant Phlen. Durant ces affrontements, le lieutenant Phlen fut tué<sup>24</sup>. Le chef Mbartoua et ses hommes, préparèrent une riposte pour faire face aux prochaines expéditions allemandes visant une expropriation et une quelconque domination.

En 1903, le lieutenant Von Stein conduisit une autre expédition allemande sur les terres de Mbartoua, avec pour objectif de pacifier la région et aussi, de venger son compatriote. Face à la détermination et à l'endurance du corps expéditionnaire du lieutenant Von Stein, les hommes de Mbartoua périrent. Face à cette situation, ce dernier demanda aux différentes tribus de quitter la ville et de partir s'installer sur de nouveaux territoires, ou dans leurs anciens habitats. Lui-même, quitta le combat et se réfugia sans sa cachette aux alentours du grand mont. Mais, il fut rattrapé par Von Stein et ses hommes. Il fut tué le 12 Octobre 1903<sup>25</sup>.

En ce qui concerne la mort de ce grand chef gbaya, la tradition orale recueillie par Elisabeth Copet Rougier dit : qu'

À l'annonce de l'arrivée des blancs, Mbartoua consulta ses oracles qui lui furent tous défavorables. Sachant sa fin proche, il demanda aux chefs de tribus de retourner chez eux. Pendant sa fuite, il resta invincible, même devant les fusils des blancs. une fois qu'il atteint le grand rocher, il enleva sa bague magique et là, les coups de fusils l'atteignirent et le tuèrent<sup>26</sup>.

La défaite de Mbartoua face aux troupes du lieutenant Von Stein marqua la fin de l'administration locale de cette région et le début de la domination européenne sur ces terres.

---

<sup>23</sup> A. Owona, "La naissance du Cameroun (1884-1914)", In, *Cahier d'études africaines*, vol 13, n°49, 1973, p. 17.

<sup>24</sup> Nana, « Les Gbaya des... », p. 258.

<sup>25</sup> E. Copet-Rougier, "Du clan à la chefferie...", p. 357.

<sup>26</sup> Ibid., p. 358.

### 1.3- Bertoua : du poste colonial au chef-lieu de région

Bertoua fut créé en 1903 comme poste colonial allemand. Quand ils arrivèrent, cette région gbaya appelé *Gaimona*, était dirigée des mains de maître par le chef MBartoua fils de Ndiba vaincu en 1903 par les allemands. Ce chef ne laissa dans ce lieu que son nom qui fut transformé plus tard en Bertoua<sup>27</sup>. La transformation de Bertoua en poste militaire concrétisa la main mise complète des allemands sur le peuple gbaya. Basé à Deng-deng, les Allemands entreprirent des expéditions au sud-est de Bertoua contre les Kaka de la région de *Dolomou* dirigé par le chef énergétique Batouri grand sorcier. Vaincu, ils installèrent un autre poste colonial pour continuer l'annexion des autres terres encore autonomes. Alors que les Allemands venaient à peine d'entamer l'annexion des terres libres dont la première fut celle où le chef Mbartoua assurait l'administration, débuta la première guerre mondiale dont l'une des conséquences majeures fut le retrait des allemands des commandes pour conduire aux destinées du Cameroun.

Les Allemands furent remplacés par les français. Ceux-ci, dans le but de bien connaître le territoire qui leur était confié, ils organisèrent l'administration en créant des unités administratives qui portaient le nom de circonscription. En novembre 1927, dans la partie Est du pays fut créé les circonscriptions de Doumé, Yokadouma et de Bertoua. La circonscription de Bertoua comprenait trois subdivisions : Bertoua, Batouri et Deng-deng. Bertoua ne profita pas tellement de ce rôle du simple fait qu'une année après, la tête de la circonscription fut transférée à Batouri en novembre 1928. Ce transfert de fonction directive amorça le rayonnement et l'accession de Batouri au détriment de Bertoua. Ce rôle fut renforcé par la suppression des circonscriptions qui furent remplacées par les régions administratives, celles-ci divisées en subdivision, elles-mêmes subdivisées en postes administratifs. Par la suite, il fut créé la région du Lom et Kadey dont le chef-lieu fut toujours attribué à Batouri. Cette région se composait à ce moment-là, des subdivisions de Batouri, Bertoua, Bétaré-oya et dès ce moment, Deng-deng prit progressivement son rôle et son importance<sup>28</sup>.

Après l'indépendance du Cameroun français survenu le 1<sup>er</sup> janvier 1960, la ville de Bertoua resurgit en tête dans l'administration de la partie Est du pays. En 1965, la région du Lom et Kadey

---

<sup>27</sup>Kogni, "Bertoua, Batouri, Belabo étude...", p. 128.

<sup>28</sup>Ibid., p. 130.



fut scindée en deux : d'une part, la Kadéi avec pour chef-lieu Batouri et le Lom et Djerem avec pour chef-lieu Bertoua. Le district de Kette fut attribué à Batouri tandis que l'arrondissement de Bétaré-oya fut conservé dans la zone d'influence administrative de Bertoua<sup>29</sup>. Il avait été créé l'inspection fédérale d'administration de l'Est qui avait pour chef lieux Bertoua. Par cet acte, on renforçait la domination administrative de cette ville sur les autres villes de la région la plaçant ainsi en première ligne dans la prise des grandes décisions administratives. Cet acte de suprématie fut encore renforcé en 1972 par la suppression des inspections fédérales d'administrations et la création des provinces<sup>30</sup>.

Sans surprise, la ville de Bertoua conserva son rôle de chef-lieu de la région de l'Est et continue de prendre les grandes décisions de commandement de cette province devenant ainsi la destination prisée de l'ensemble des populations de ce grand ensemble. Cette multiplication des services et des activités avait entraîné un accroissement démographique et une expansion spatiale de la ville. Beaucoup d'agents furent affectés dans les services nouvellement installés, beaucoup de commerçants attirés par le regain d'importance et de la vitalité de la ville vinrent s'y installer. Il construisit alors des bâtiments pour loger les services de commerce, les nouveaux venus et le périmètre de la ville ne cessa de s'élargir. L'évolution administrative de la ville de Bertoua fut très loin de s'arrêter en 1972<sup>31</sup>. Cette ville continua de plus en plus à assoir son autorité sur l'ensemble de la région. Ceci étant, en 2008, au cours d'une réorganisation administrative visant la transformation des provinces en région dans l'ensemble du pays, la ville de Bertoua une fois de plus, fut encore désignée comme chef lieux de la région de l'Est. De plus, au courant de cette même année, cette ville bénéficia d'une nouvelle structure : la communauté urbaine constituée de deux communes d'arrondissements dont la commune de Bertoua 1<sup>er</sup> et celle de Bertoua 2<sup>ème</sup><sup>32</sup>.

---

<sup>29</sup> A.Th Mahop Etamene, "Pouvoirs publics et développement socio-économique à L'Est Cameroun 1960-2010 : Analyse Historique", Thèse de Doctorat en Histoire, Université d'Aix-Marseille, 2012, p. 58.

<sup>30</sup> Lecture du décret n° 72/349 portant organisation administrative de la République Unie du Cameroun, Art 3, Alinéa b, p. 2.

<sup>31</sup> APB, Décret n° 72/349 portant organisation administrative de la République Unie du Cameroun, Bertoua, 25 janvier 2022.

<sup>32</sup> APB, Décret n° 2008/376 du 12 novembre 2008 portant organisation administrative de la république du Cameroun, Bertoua, 25 janvier 2022.

**Tableau n° 3 : Évolution administrative de la ville de Bertoua**

Années	Villes	Fonctions administratives
1903	Bertoua	Poste colonial allemand à l'Est
1927	Bertoua	Circonscription administrative
1928	Batouri	Circonscription administrative
1935	Batouri	Chef-lieu de la région administrative du Lom et Kadey
1965	Bertoua	Chef-lieu de la région du Lom et Djerem en même temps chef-lieu de l'inspection fédérale d'administration de l'Est
1972	Bertoua	Chef-lieu de la province de L'Est
2008	Bertoua	Chef-lieu de la région de l'Est

**Source** : Jean-Louis Woabouf Nana à partir des lectures des documents lus et des informations obtenues du terrain février 2022.

Comme le démontre le tableau, l'évolution administrative de la ville de Bertoua s'est faite de manière chronologique. À côté de cette ville, il y avait celle de Batouri qui ne cessait de rivaliser avec elle surtout pendant la période de mandat et de tutelle franco-britannique qui, du côté de la région de l'Est avait été assuré par l'administration française. L'on constate qu'après l'indépendance du Cameroun français, la ville de Bertoua grâce à la nouvelle équipe administrative qui avait été mise sur pied, prit le contrôle définitif de cette région. De 1903 à 2008, la fonction administrative de cette ville n'a cessé d'être modifiée.

## **2- Organisation socio-économique de la ville de Bertoua.**

Faire appel à l'organisation socio-économique revient à présenter les groupes sociaux qui forment la population de cette ville mais aussi, de présenter les différentes activités qui sont le propre de la vie économique de ces populations.

### **2.1 Données démographiques**

La population de l'Est suivant le Recensement Général de la Population de 2005 était de 771.755 âmes dont 281.557 en zone urbaine et 248.214 en zone rurale, soit un taux d'urbanisation de 36,5%. D'après ce recensement, la ville de Bertoua qui assurait le rôle de chef-lieu de la région

était la moins peuplée du Cameroun avec environ 7,1 habitants/km<sup>2</sup> et une superficie de 109.002 kilomètres carrés<sup>33</sup>

**Tableau n° 4 : Répartition géographique de la population du Cameroun**

Région	Population		Superficie		Densité de la population
	Effectif	%	Valeur(km <sup>2</sup> )	%	
Adamaoua	884 289	5,1	63 701	13,7	13,9
Centre	3 098 044	17,7	68 953	14,8	44,9
Est	771 775	4,4	109 002	23,4	7,1
Extrême-Nord	3 111 792	17,8	34 263	7,4	90,8
Littoral	2 510 263	14,4	20 248	4,3	124,0
Nord	1 687 959	9,7	66 090	14,2	25,5
Nord-Ouest	1 728 953	9,9	17 300	3,7	99,9
Ouest	1 720 047	9,9	13 892	3,0	123,8
Sud	634 655	3,6	47 191	10,1	13,4
Sud-Ouest	1 316 079	7,5	25 410	5,4	51,8
Cameroun	17 463 836	100,0	466 050	100,0	37,5

**Source :** Recensement Général de la Population et de l'habitat du Cameroun (RGPH) 2005.

La ville de Bertoua fut créée par le chef Ndida venu de République Centrafricaine. Toutefois, cette ville fut peuplée au fur et à mesure qu'elle se développa. La population de la ville de Bertoua est d'origines diverses et variées. Trois grandes périodes furent identifiées en ce qui concerne l'arrivée des populations. Ces périodes sont : la période de domination européenne sur la ville et bien avant, la période de d'indépendance et pré-crise, et la période de crise ou poste crise<sup>34</sup>.

La période qui correspond à celle de domination allemande fut située au tour de 1903. Date à laquelle elle fut érigée en poste colonial jusqu'en 1960. Pendant la période, les populations gbayas qui furent déjà installées se virent déposséder de l'espace qui constituait Bertoua leurs terres. Elles combattirent les Allemands sous l'égide de leur chef énergique Mbartoua qui opposa une farouche résistance. Mais vaincu, ils transformèrent les terres jadis sous le contrôle du chef Mbartoua en poste colonial allemand preuve de soumission du peuple Gbaya. À la suite du peuple Gbaya, la ville de Bertoua continua à accueillir un flux important de population surtout celle voisine en raison

<sup>33</sup> BUCREP, *Cameroun, Rapport du 3<sup>ème</sup> Recensement Générale de la Population du Cameroun*, INS, 2010, p. 10.

<sup>34</sup> L'évolution de l'histoire du Cameroun est similaire dans tout son étendu de la partie qui depuis 1916 avait été placé sous l'administration de la France durant la période de condominium jusqu'au premier janvier 1960. Du moins la période de protectorat Allemand depuis la signature du traité germano-camerounais est similaire à tous.

qu'elle occupait la fonction de ville carrefour<sup>35</sup>. En réalité, cette ville fut incontournable pour les populations qui s'adonnaient au commerce dans cette partie.

Aussi, elle fut le lieu de transit pour ceux-là qui pratiquaient le commerce de l'or ou qui avaient pour destination la République Centrafricaine, le Congo Brazzaville, et même le Tchad. La seconde période de peuplement de cette ville correspond à la période de l'indépendance et un peu avant la crise. En effet, l'éclosion administrative de cette ville avait entraîné un nombre important de population. Cette ville avait donc accueilli un nombre important de population d'origines diverses venues du nord, du sud, de l'ouest etc. La troisième vague de population de cette ville remonte aux années 1990. Cette année fut marquée de plein fouet par la crise qui secoua le Cameroun mais également, le retrait de l'état de la vie économique du pays et l'application des politiques de relance économique. Cette période fut marquée par les grandes migrations des populations des autres villes voisines à Bertoua et bien au-delà. Ces populations à la recherche des débouchés de survie à la crise, eurent pour destination cette ville vu le rang de principale ville qu'elle occupait au plan régional<sup>36</sup>.

**Tableau n° 5 : Évolution de la population suivant les recensements**

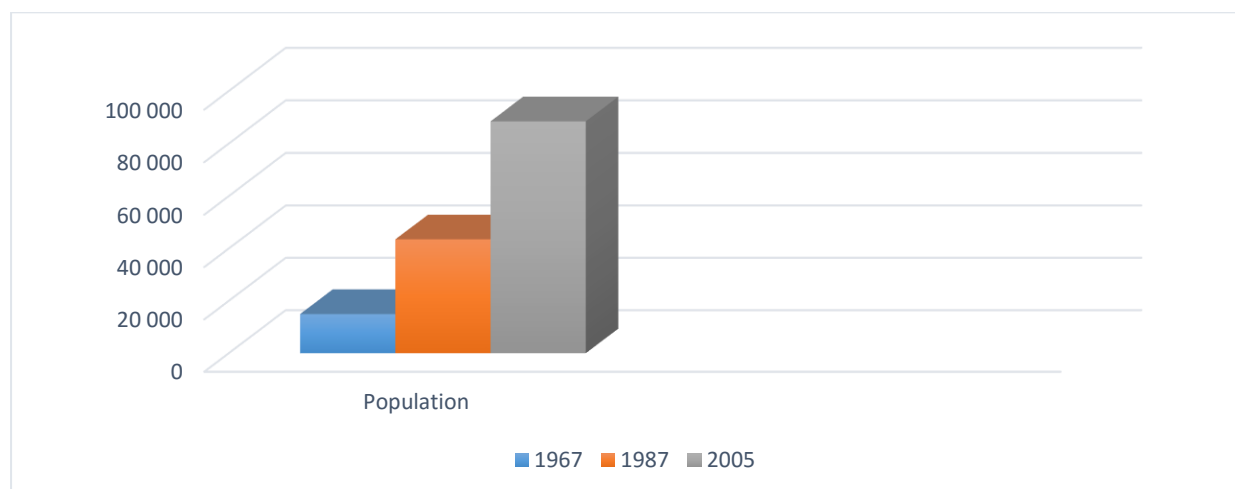
Année du RGPH	Population	Taux d'accroissement
1967	14 982	
1987	43 402	10,1%
2005	88 462	3,9%

**Source :** ACUB, "Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) : Rapport diagnostique et perspectives de développement urbain", Rapport n° III, Septembre 2012, p. 26.

<sup>35</sup> A. Megue, "La province de l'Est-Cameroun...", p. 96.

<sup>36</sup> Ibid., p. 48.

### Graphique n°1 : Évolution de la population de la ville de Bertoua suivant les recensements



**Source :** ACUB, “Plan Directeur d’Urbanisme (PDU) : Rapport diagnostique et perspectives de développement urbain”, Rapport n° III, Septembre 2012, p. 26.

Suivant les trois recensements généraux opérés au Cameroun depuis 1967, la population de Bertoua n’a pas baissé en croissance suivant le tableau ci-dessus. Cette population, a évolué de 1967 à 2005 à près de 88.462 âmes. Le taux d’accroissement démographique, marquant sans contexte une hausse du mouvement migratoire pour la ville de Bertoua malgré un contexte économique de plus en plus défavorable dans l’ensemble marqué par le désengagement de l’État dans les investissements publics et la mise en application des nouvelles stratégies de relance économique.

#### 2.2- Répartition spatiale de la population dans la ville de Bertoua

La population de la ville de Bertoua sur le plan spatial est répartie sur l’espace territoriale recouvert par les communes. Depuis 2008, Bertoua fut érigée en communauté urbaine comptant à la fois la commune de Bertoua 1<sup>er</sup> et celle de Bertoua 2<sup>ème</sup><sup>37</sup>. Ces principales communes s’étalent sur un ensemble de 39 quartiers dont Bertoua 1<sup>er</sup> compte 24 et Bertoua 2<sup>ème</sup> 15 quartiers. Le tableau ci-dessous dresse le nombre des quartiers de la ville de Bertoua.

#### Tableau n° 6 : Répartition spatiale des quartiers de la ville de Bertoua

<sup>37</sup> Décret n° 2008/016 du 17 janvier 2008 portant création de la Communauté Urbaine de Bertoua, consulté à la Communauté Urbaine de Bertoua, enquête de terrain, 10 Janvier 2022.

Quartiers de la commune de Bertoua 1 <sup>er</sup>	Quartier de la commune de Bertoua 2 <sup>ème</sup>
Bamvele	Bertoua II
Birpondo	Briqueterie
Bodomo	Ekombitié
Bonis	Elevage
Camp SIC <sup>(*)</sup>	Enia I
Gaïmona	Enia II
Gbakombo	Gaikada I et II
Kaïgama	Haoussa
Koumé-goffi	Kano
Koumé-bonis	Kpokolata
Madagascar/Koumé	Monou
Mokolo 1	Ndemnam
Mokolo 2	Tindamba
Mokolo 3	Woulamayo
Mokolo 4	Yadémé
Ndongofi	/
Ndouan	/
Nganké	/
Nkolbikon I	/
Nkolbikon II	/
Nyanganza	/
Radio	/
Sembé	/
Tigaza	/

**Source :** Jean-Louis Woabouf Nana, tableau réalisé à partir de la lecture du Plan Communal de développement des communes de Bertoua 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> et du rapport du troisième Plan Directeur d'Urbanisme de la ville de Bertoua.

La population de Bertoua est constituée pour la plupart de camerounais même si en son sein, l'on peut retrouver une petite part constituée d'étrangers : centrafricains, maliens, nigériens

etc. Cette population camerounaise est constituée d'une pluralité d'ethnies qui vivent en cohésion<sup>38</sup>. Parmi lesquelles, l'on retrouve les Gbayas, les Makas, les Bamilékés, les Foulbés, les Ewondo, les Kako'o, les Bassa, les Bulu, les Eton et bien d'autres<sup>39</sup>. Ces populations avaient occupé l'espace de la ville de Bertoua pour des diverses raisons.

**Tableau n° 7 : Ethnies fortement représentées dans la ville de Bertoua (1976-2012)**

Population	Pourcentage
Gbayas	23%
Maka	20%
Bamiléké	17%
Foulbé	10%
Beti	7%
Kako'o	7%
Bassa	5%
Bulu	4%
Etranger	4%
Anglophone	3%

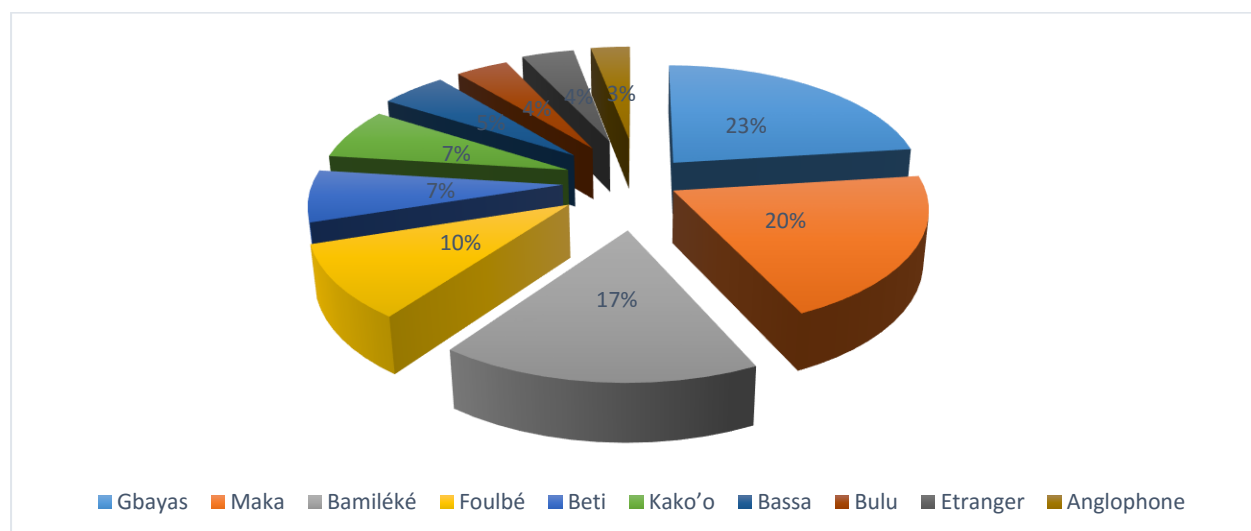
**Source :** ACUB, "Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) : Rapport diagnostique et perspectives de développement urbain", Rapport n° III, Septembre 2012, p. 28.

D'après le tableau ci-dessus, Les Gbayas représente 23% des principaux groupes humains de la ville de Bertoua, suivis des Maka 20%. Par contre, les étrangers et les populations originaires des régions d'expression anglaise ne représentent respectivement que 4% et 3% pour chacune, donc les moins représentées. Le pourcentage élevé du peuple gbaya dans ce tableau s'explique à partir de l'occupation du territoire. L'histoire de la ville de Bertoua nous apprend qu'elle fut peuplée en première position par ce peuple. Le reste des autres populations sont juste venues s'ajouter aux gbayas.

<sup>38</sup> Archives des Communes de Bertoua 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>, "Plan Communal de Développement...", pp. 35-36.

<sup>39</sup> Archives de la Communauté urbaine de Bertoua, "Plan Directeur d'Urbanisme...", p. 25.

**Graphique n° 2 : Poids des principaux groupes ethniques de la ville de Bertoua (1976-2012)**



**Source :** ACUB, “Plan Directeur d’Urbanisme (PDU) : Rapport diagnostique et perspectives de développement urbain”, Rapport n° III, Septembre 2012, p. 28.

Les Gbayas représente 23% des principaux groupes humains de la ville de Bertoua, suivis des Maka 20%. Par contre, les étrangers et les populations originaires des régions d’expression anglaise ne représentent respectivement que 4% et 3% pour chacune, donc les moins représentées. Le pourcentage élevé des gbayas dans cette ville trouve une réponse dans le fait que ce peuple soit le premier à s’installer sur ces terres.

### **2.3- Bertoua : ville aux activités économiques multiples**

Plusieurs activités sont menées dans la ville de Bertoua. Depuis fort longtemps, cette ville fut considérée comme centre des activités économiques en raison de la position de ville carrefour qu’elle occupe dans cette région. L’armature économique de la ville de Bertoua regorge donc une multitude d’activité de revenu. Comme tel, l’on peut énumérer des activités tel que : l’agriculture, l’élevage, et le commerce pour ne citer que celles-là<sup>40</sup>.

#### **a- L’agriculture et l’élevage**

L’activité agricole dans cette ville, est animée des cultures de rentes (café, cacao, tabac) et des cultures vivrières (maïs, manioc). Les cultures de rente sont pour la plupart cultivées par des particuliers, qui les considèrent comme activité secondaire. La production de ces produits de

<sup>40</sup> ACB1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>, “Plan Communal de...”, pp. 40-45.



l'agriculture de rente est commercialisée aussi bien dans les marchés de la ville de Bertoua que hors de la région de L'Est. Pour ce qui est de la culture du tabac, jadis considérée comme fleuron du secteur agricole de rente dans la localité, la culture du tabac n'est plus très pratiquée et est en pleine décadence du fait d'un faible, voire un manque d'encadrement des producteurs et d'un arrêt de subventions donc la conséquence fut l'abandon progressif par les populations qui avaient assuré la production malgré la présence des infrastructures de la Société Camerounaise de Tabac (SCT) dans la ville de Bertoua. Pour ce qui est des cultures vivrières, elles sont pratiquées en grande masse par les populations de cette ville. D'abord, à des fins nutritionnelles et par la suite, à des fins commerciales. Les cultures les plus prisées sont entre autre, les tubercules (manioc), les céréales (maïs) les légumes et les tomates<sup>41</sup>.

Pour ce qui est de l'élevage dans cette ville, l'activité pastorale est en grande partie constituée du petit bétail (caprins, porcins, ovins, volailles) du simple fait que l'élevage du gros bétail (bovin) est pratiqué dans les localités voisines mais commercialisé dans les différents marchés de la ville. Les poulets de chair et de race locale, des porcs, des chèvres et autres constituent l'essentiel des produits de la localité. Cette production, est d'abord destinée à la consommation domestique et après à la commercialisation dans les marchés de la ville de Bertoua. À côté ce type d'élevage, il y a aussi la pisciculture qui est pratiquée par les populations de cette ville. Parfois destiné à la consommation, le fruit de ce type d'élevage s'est quelque peu retrouvé commercialisé dans les marchés<sup>42</sup>.

## **b- Le commerce**

S'agissant du commerce dans la ville de Bertoua, ce secteur est diversifié et porte sur la vente du détail voire du micro-détail des produits d'usage et de première nécessité. Il est axé sur la vente des produits agricoles issus des cultures vivrières (manioc, maïs, banane plantain, igname, macabo, arachide, gombo, tomates, légumes...), des produits d'élevage (viande de bœuf, poulet,...), des produits vestimentaires, des produits de parfumerie, des produits électroménagers et électroniques, des quincailleries, des boutiques et alimentations, des bars et snack bar, des

---

<sup>41</sup> E. Assampele, "La production et la commercialisation du tabac à l'Est-Cameroun: du SIETA à la SCT (1945-1999), Mémoire de DEA en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006/2007, p. 68.

<sup>42</sup> ACB1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>, "Plan Communal de...", pp. 40-45.

pharmacies, et autres produits importés<sup>43</sup>. Pour ce qui est de la vente des vivres frais, elle est exercée par des femmes ici appelé “*bayam salam*” dans les différents marchés de la ville. Les denrées vendues sont pour la part les tubercules (manioc, la patate) banane Plantin, légumes et fruits dont le prix se négocie à la tête du client. Tout prêt du commerce des vivres frais, il y a aussi la vente des produits manufacturés plus exercée par les hommes. Ces tenanciers de boutiques d’ordre et spécificité diverses installés le long des rues, proposent dans leurs établissements, une gamme variée de produits destinés à diverses utilisations.

Le reste de petites boutiques éparpillées au sein de la ville, proposent aux passants des produits d’usage courant incontournables. Le commerce de la friperie, jadis limité aux grandes villes s’est généralisé à toutes les villes camerounaises au milieu des années 1990 en raison de l’érosion du pouvoir d’achat des populations<sup>44</sup>. La ville de Bertoua ne fait pas l’exception. Ce commerce excelle dans la vente des vêtements et des chaussures d’occasion importés des pays occidentaux. Les activités commerciales sont assez diversifiées dans cette ville. Elles sont constituées d’une pluralité de revenus qui permettent aux populations de la ville de pouvoir subvenir aux besoins élémentaires. Le commerce s’étend de la production et commercialisation des produits agricoles, aux activités économiques du secteur informel en passant par des structures commerciales conformes et les grandes surfaces.

### **3- Offre de transport urbain dans la ville de Bertoua**

La ville de Bertoua offre une panoplie de moyen de transport. Le transport intra-urbain est assuré par les motos-taxis qui transportent les personnes et les biens en tout temps.

#### **3.1- Deux roues motorisées**

La diffusion des motos-taxis est née de la situation de la crise sociopolitique des années 1990 ponctuée par des “villes mortes”, la fermeture des entreprises de transport intra-urbain, la recrudescence du chômage suite au gel des recrutements et des concours administratifs, la dégradation des voiries urbaines rendant inaccessibles plusieurs quartiers aux auto-taxis de ville, l’entrée sur le territoire camerounais de nouvelle marques de moto d’origine asiatique convivial,

---

<sup>43</sup> B.Yongsi, C. Bryant, *Les visages et les défis des principales villes camerounaises*, Laboratoire Développement Durable et dynamiques territoriales, Université de Montréal, juin 2008, p. 144.

<sup>44</sup> P. Nkodo, J. Etouna, “Croissance urbaine et informatisation de la vie économique à Bertoua”, In, *Les visages et les défis des principales villes camerounaises*, Laboratoire Développement Durable et dynamiques territoriales, Université de Montréal, juin 2008, p. 148.

flexible et vendues à un prix relativement bas et la porosité de frontière nigériane vers le Nord, ont amélioré l'offre de transport urbain au sein de cette ville<sup>45</sup>. C'est le moyen de transport le plus utilisé dans à Bertoua. La ville est décorée aux couleurs de cette activité qui, depuis un certain temps, a mis à l'écart les autres moyens de transport urbain existant. Cependant, dans cette ville, les deux-roues motorisées ne sont pas en totalité affectées au transport public des personnes. Certaines personnes les utilisent à des fins entrepreneuriales et personnelles.

**Photo n° 1 : Deux-roues-motorisées dans la ville de Bertoua**



**Source :** Jean-Louis Woabouf Nana, Bertoua, enquête du terrain, 18 janvier 2022.

En résumé, la ville de Bertoua est vieille. Elle fut fondée par le peuple Gbaya sous l'égide de leur chef Ndida venu de l'ex Oubangui Chari aujourd'hui de République Centre africaine. Cette ville a connu des mutations sur le plan administratif. Les populations dont elle constitue sont venus d'horizons divers aux motifs d'implantations différentes. Cette ville constitue une plaque tournante économique et regroupe une panoplie d'activités économiques. De plus, la ville de Bertoua offre une panoplie de moyens de transport dont font usage les populations avec une préférence sur le moto-taxi. Le chapitre suivant traite des facteurs ayant favorisé la socialisation des motos-taxis dans cette ville.

<sup>45</sup> C. Kaffo, P. Kamdem, "L'intégration des motos-taxis dans le transport urbain au Cameroun ou informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité en milieu urbain en Afrique subsaharienne", en ligne, <https://www.ville-en-mouvement.com>, consulté le 08/octobre/2020, p. 9.

## **CHAPITRE 2: SOCIALISATION DES MOTOS-TAXIS À BERTOUA : ENTRE DYNAMIQUES EXOGÈNES ET ENDOGÈNES**

Dans cette partie du travail, il est question de faire appel aux facteurs qui ont favorisé l'éclosion de l'activité de moto-taxi tant au niveau local, national et continental. De manière concrète, il s'agit en première partie, de présenter cette activité comme une réponse aux problèmes donc faisait face les économies africaines à une certaine période notamment, au cours de la crise et la décadence du secteur formel qui a laissé naître l'informel. En seconde partie, montrer les événements qui ont concouru à la naissance de cette activité au niveau national. En fin recenser au niveau local, l'ensemble des éléments qui ont concouru non seulement à la naissance, mais aussi à la sédentarisation de cette activité dans la ville de Bertoua.

### **I- MOTO-TAXI : UN PHÉNOMÈNE DE TRANSPORT URBAIN**

Il est question ici non seulement de présenter l'activité de moto-taxi comme partie intégrante du système de transport urbain mais aussi, montrer que ce phénomène cadre avec un contexte économique particulier, et les tentatives de redéfinition des activités économiques pour les pays africains et de redéfinition de la ville.

#### **1- Fabrique de l'économie dite informelle**

Il s'agit de mettre en lumière, les différentes conceptions et planifications économiques qui avaient été mises en place par les populations après le retrait de l'Etat pour pouvoir assurer la survie. L'on insiste donc sur la majorité des activités qui sont nées sans l'aval préalable de l'État.

#### **1.1- Ville coloniale et post coloniale en Afrique : aux origines de l'économie informelle**

La ville coloniale était peuplée d'une minorité des européens. Dans cette ville, l'on pensait que l'arrivée d'un blanc devait générer de nouveaux emplois autres que ceux déjà existant<sup>1</sup>. En dehors du petit quartier européen soigneusement isolé, les néo-citadins en marge du système coloniale élaborèrent des mécanismes de fonctionnement de leurs usages. Une société urbaine

---

<sup>1</sup> C. Vidrovith., *De la ville en Afrique noire*, Ed de l'EHSS, Annales d'Histoire des Sciences Sociales, 2006, p. 1101.

inattendue, engendrée par la colonisation se mit alors en place avec des traits largement informels. Ces citoyens ne captèrent pas le modèle occidental, ils assimilèrent et intériorisèrent certains aspects à leurs façons. La ville coloniale avait enfanté une ville africaine que les colonisateurs ne surent et ne voulurent considérer<sup>2</sup>.

Le secteur informel qui avait été annoncé en 1971 par l'Organisation International du Travail, remontait en réalité aux débuts de l'ère de la domination étrangère. L'économie de proximité, l'autoproduction, voire la masse salariale des citoyens autochtones apparurent aux premières heures de la domination européenne à cause de la chute drastique des produits d'exportations et la nécessité d'une main d'œuvre citadine qui ne cessait d'être de plus en plus considérable. Ces ouvriers, et ces employés se fixèrent en ville où la nécessité de se loger et de se nourrir fut une priorité incontournable. La plupart des tâches furent assurées par les jeunes femmes, des sœurs, des cousines et plus tard des épouses. Ces dernières furent indispensables à ces travailleurs informels qui offraient leur travail à la ville coloniale. Le travail dit informel et l'autoproduction de la ville par le bas s'étaient accrus avec l'indépendance<sup>3</sup>.

En plus, le secteur informel populaire, est trop souvent considéré à tort comme un accident transitoire du système et du processus de construction d'une économie moderne dans les pays du sud. Il a pourtant montré une dynamique d'expression et de renforcement de son rayon d'action qui, fournissent des raisons objectives de penser qu'il continuera durablement à occuper une part importante de la population active. Cette tendance se vérifie particulièrement en Afrique où, il occupe 61% de la population active. Il serait même probablement à l'origine de 93% des nouveaux emplois au cours des années 90<sup>4</sup>. En réalité, le lourd passé colonial amplifié par les contres performances économiques du modèle étatique postcolonial en vigueur un peu partout ; les résultats mitigés des politiques d'ajustements structurels qui leur ont été consécutifs ; la dévaluation du Franc CFA, intervenu en 1994 dans 13 pays africains de la zone concernée dont le Cameroun avait provoqué le renchérissement des produits importés et stimulé la demande adressée au secteur informel<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> C. Vidrovitch., *De la ville en Afrique...*, p. 1098.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 1104.

<sup>4</sup> S. Kanté, *Le secteur informel en Afrique subsaharienne francophone : vers la formation d'un travail décent*, Genève, Suisse Bureau International du Travail, 2002, p. 6.

<sup>5</sup> S. Kanté, *Le secteur informel en Afrique...*, p. 7.

Par ailleurs, la dégradation continue des économies africaines avait entraîné un accroissement considérable du niveau de pauvreté sur le continent. Tous ces facteurs avaient cumulativement contribué au chômage et au développement concomitant de pratiques parallèles. Ces événements avaient conjugué leurs effets pour consacrer la marginalisation et la paupérisation croissante de larges couches de la population, qui initièrent des stratégies alternatives de survie, faite d'activités précaires multiformes comme l'activité de moto-taxi<sup>6</sup>.

## **1.2- Économie informelle : une reconnaissance étatique de fait**

Compte tenu du service rendu par cette économie, construite de la débrouillardise, l'attitude des gouvernements et des acteurs institutionnels à leur endroit avaient évolué. La volonté première qui fut celle de freiner son expansion fit place à une certaine volonté de l'organiser. Globalement, il existait un très large consensus sur la volonté d'améliorer les revenus, la productivité et les performances de ce secteur populaire de manière à faire reculer la pauvreté et à incorporer progressivement certains pans du secteur informel dans les sphères du formel<sup>7</sup>. Pour se convaincre de la réelle évolution conceptuelle de ce secteur et la volonté des pouvoirs publics d'assurer un réel encadrement, le chef de l'Etat du Cameroun dans le cadre de son traditionnel discours adressé à la jeunesse à l'occasion de la commémoration de la fête de jeunesse le 10 février 2013, fit appel au secteur informel en ces termes :

Aux seconds (parlant des jeunes du secteur informel) qui par la force des choses, se sont trouvés marginalisés, je souhaite qu'ils sachent que j'apprécie le courage qu'ils ont eu en acceptant des tâches, souvent pénibles, pour faire vivre leurs familles. Plutôt que de les regarder de haut, l'on devrait leur reconnaître un rôle social dont l'utilité est incontestable. Prenons, par exemple, le cas des conducteurs de motos-taxis. Je sais que cette profession n'a pas toujours bonne réputation en raison de quelques « brebis galeuses » qui s'y sont introduites. Mais la majorité de ces jeunes cherchent à gagner leur vie. N'est-on pas heureux de la possibilité offerte d'atteindre rapidement et à moindre coût des destinations difficiles d'accès ? Pour éviter certains comportements qui sont à déplorer, il conviendrait sans aucun doute d'organiser la profession et de prévoir à leur intention des stages de formation concernant à la fois le code de la route, notamment le port du casque et la technique des véhicules à deux-roues [...] Ce que je viens de dire vaut également pour les autres activités de l'informel<sup>8</sup>.

Les motos-taximans comme les autres acteurs du secteur informel exercent à titre indépendant ou dans le cadre des activités ayant des caractéristiques communes à savoir :

---

<sup>6</sup> J-M Ela, *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983, p 158.

<sup>7</sup> D. Cogneau, M. Razafindrakoto, F. Roubaud, "Le secteur informel urbain et l'ajustement au Cameroun", In, *Revue d'Économie et du Développement*, vol 4, n° 3, 1996, p. 39.

<sup>8</sup> C. Njotang, "Les discours de Paul BIYA à l'ère du multipartisme au Cameroun : mises en scène argumentatives et relation au pouvoir", Thèse de Doctorat en Linguistique, Université Bordeaux Maigne, 2018, p. 285.

- un capital modeste ;
- un revenu faible et irrégulier ;
- des conditions de travaux médiocres ;
- peu ou pas de main d'œuvre qualifié ;
- un accès limité au marché organisé ou à la technologie<sup>9</sup>.

En conséquence, elle échappe pour l'essentiel aux statistiques officielles comme aux règlementations publiques et ne bénéficie pas des systèmes classiques de protection sociale. Dans les milieux urbains, le secteur informel est à dominance tertiaire : petit commerce et services, transport urbain. Pour tous les besoins fondamentaux, (se nourrir, se vêtir, étudier, avoir un lotis, se soigner, circuler, communiquer, accéder à un minimum de confort etc.) qui s'expriment à travers une forte et une très large demande de citoyen, à pouvoir d'achat fort limité, il existe à côté de l'offre standard, une offre parallèle prise en charge par l'économie informelle<sup>10</sup>.

### **1.3- Économie informelle une constituante du formel**

À la fois productive et pourvoyeuse d'emplois, l'informel induit en outre des effets appréciables en terme de cohésion et de régulation sociale, fonction pour lesquelles l'Etat s'est précisément relévé défaillant voire, impuissant. Malgré ces attributions, l'économie informelle ne peut soutenir seule l'essor économique qui pour être durable et faire face à la concurrence nécessite des efforts importants et continus de capitalisation, d'investissements de progrès technologiques et de normalisation, toute chose qui ne manqueront pas d'inscrire des pans entiers de l'économie populaire dans un processus de formalisation. Toutefois, il existe un lien entre le secteur informel et le secteur formel : l'approvisionnement<sup>11</sup>.

La plupart des acteurs de l'économie informelle se ravitaillent en effet auprès du secteur formel. Le ravitaillement consiste pour les opérateurs de l'informel essentiellement, à l'achat en gros des produits dans le secteur formel pour assurer eux à leurs tours, la vente en détail ou pour l'exploitation du produit du formel. Cette économie dite informelle provoque des occupations irrégulières de la voie publique car, la majorité de ces acteurs ont souvent du mal à s'acquitter du

---

<sup>9</sup> F. Kengne, A. Metton, *Économie informelle et développement dans les pays du sud à l'ère de la mondialisation*, Yaoundé, Presse Universitaire de Yaoundé, 2000, p. 57.

<sup>10</sup> Soulèye K., *Le secteur informel...*, p. 12.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 15.

loyer d'un magasin dans les grands centres urbains. La moto-taxi, comme les autres activités de l'économie informelle, est l'expression objective d'une dynamique de la demande, souvent de première nécessité. Dès lors, comment créer des activités fussent-elles de subsistance, et de services dont la demande n'existait pas ? L'existence en amont de cette dynamique de besoins inaccessibles dans le secteur moderne pour une large couche de la population à faible revenu explique l'offre de production informelle. C'est le cas dans le secteur de transport où faute de moyens, les populations se sont tournées vers la moto-taxi<sup>12</sup>.

En somme, l'activité de moto-taxi est le résultat de la montée d'une économie informelle développée en Afrique depuis la période de domination européenne comme stratégies parallèles de survie par les populations au sein des villes coloniales et bien après.

## **II- FACTEURS EXOGÈNES DE SOCIALISATION DU MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA**

Dans cette sous partie, il est question de présenter les éléments qui ont permis l'éclosion, la diffusion et l'insertion de l'activité de moto-taxi au Cameroun de manière globale. De ce fait, nous allons d'abord analyser la crise économique et ces effets néfastes au Cameroun, ensuite les plans de relance économiques notamment, les plans d'ajustements économiques (PAS) et leurs effets néfastes et en fin, l'ouverture économique du Cameroun au monde asiatique particulièrement celui avec la Chine.

### **1- Crise économique et effets néfastes**

Depuis son accession à l'indépendance, la politique de développement économique du Cameroun était axée sur les plans quinquennaux. Durant près de 25 ans, le pays avait axé sa vision économique et sociale sur des planifications de Cinq ans avec des axes diversifiés. Mais, le VIème plan camerounais de relance socio-économique (1986-1991) mort-né et pour cause sa mise en œuvre avait été suspendue du fait de la crise économique<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> L'activité de moto-taxi est née de l'absence d'un système de transport urbain. L'arrivée de la moto au Cameroun a coïncidé avec le manque de moyens de transport des populations dans les villes. La moto a directement été affectée au transport public surtout dans les zones périphériques où le système de transport était absent

<sup>13</sup> M. Touna, *Crise économique et politique de dérèglementation au Cameroun*, Paris, Harmattan, 1996, p. 13.



### 1.1- Mobiles de la crise économique

Avec l'indépendance, l'Etat s'était trouvé le principal acteur du développement, le pourvoyeur d'emploi et le moteur de croissance. En plus de ces fonctions régaliennes, il interprétait le rôle de manager de l'économie publique et para publique. Ce faisant, il administrait les principaux prix des biens et services et se substituait ainsi au marché. Puis, sans aucun signe, avant-coureur, la fin de la décennie 1980 a laissé place à l'économie de marché avec les conséquences multiples telles que paupérisation, marginalisation et sous-développement<sup>14</sup>. L'Etat s'était engagé dans la production des biens et des services. On le retrouvait alors dans tous les secteurs d'activités à travers des entreprises du secteur publics et parapublics. Au commencement, l'élite manifestait un fort intérêt pour la gestion mais, trop tôt, le clientélisme et le népotisme s'installèrent avec rigueur. Au niveau des entreprises, les ressources étaient gratuites jusqu'au début des années 1980. Ce qui avait conduit ces entreprises à ne pas appliquer les normes de gestion occidentale. La corruption était fréquente, à l'instar des dirigeants et fonctionnaires qui usaient de leurs prérogatives pour s'enrichir. Le principe de base se résumait à la maxime suivante : "la chèvre broute où elle est attachée !"<sup>15</sup>.

En annonçant à l'assemblée nationale que l'Etat doit cesser d'être considéré comme une vache à lait, le Président de la République mettait le doigt dans la plaie. Certains agents du secteur public avaient opté de se servir et non de servir l'Etat. Le pillage avait alors tendance à se généraliser dans les administrations au nom de l'impersonnalité de la chose publique. Les détournements de deniers publics, la surfacturation et les prestations fictives contribuèrent à amplifier le phénomène. Cette situation combinée à une conjoncture financière ambiante défavorable, ne fit qu'accentuer le déséquilibre des finances publiques. La réduction consécutive de l'activité économique globale et les tarissements des recettes d'origines pétrolières du budget spéciale de l'Etat avaient eu pour effet, une baisse des recettes budgétaires de 16% en 1986-1987 ; 18% en 1987-1988<sup>16</sup>.

S'agissant de cette mauvaise gestion qui a mis le chaos dans l'économie camerounaise, il est à relever que la manne pétrolière, non-budgétisée était alors logée dans un compte hors budget

---

<sup>14</sup> O. Nguéma., *Initiative PPTE (pays pauvre très endetté), quels enjeux pour l'Afrique ?*, Paris, Harmattan, 2005, p. 28.

<sup>15</sup> Ibid., p. 32.

<sup>16</sup> J-M. Gankou, *Cameroun le pari de la croissance, et du développement*, Yaoundé, Edi Actu, 1999, p. 33.

non pas par une banque locale ou la Banque Centrale, mais en suisse selon une légende bien établit qui voudrait que la suisse soit un paradis financier hospitalier et sûr. À cet effet, Rober Ngom notait :

la gestion de ce compte relevait de la compétence exclusive du Président de la République. Préoccupation utile, dès sa création en 1981, la société nationale des hydrocarbures avait été placée sous la tutelle de la présidence de la république (et pas du ministère des mines). L'industrie pétrolière n'offrait pas l'exemple d'une activité s'ouvrant spontanément aux investigations. Nul au Cameroun, à part quelques initiés ne sauraient expliquer l'usage fait des ressources pétrolières de 1978 date officielle du début d'exploitation à 1996 date de sa budgétisation. Or une bonne gestion de nos recettes pétrolières nous aurait permis d'échapper à ce handicap économique. On se demande si le budget de l'Etat aurait connu tous les déséquilibres qui l'ont affaibli au cas où nos recettes pétrolières annuelles étaient budgétisées. Le délabrement dont nos infrastructures ont fait face aurait peut-être évité si notre pays avait su tirer un avantage de sa situation de producteur de pétrole.<sup>17</sup>.

### **1.3- Dégradation du marché du travail : la montée du chômage.**

Le début des années 1990, constituait pour le Cameroun une période de forte turbulence<sup>18</sup>. Ébranlé par des chocs graves d'une ampleur inégale qui avait conduit à de graves déséquilibres macro-économiques, une telle évolution c'était répercutée sur la dynamique du marché de l'emploi et le niveau et les conditions de vie des populations.

L'envolée du taux de chômage constitue l'un des indicateurs de la difficulté d'insertion des camerounais sur le marché du travail. Les années avant le début de la crise, la dynamique économique assurait un ajustement entre l'offre et la demande de travail globalement satisfaisante. Le taux de chômage fut faible et sans doute il n'inquiétait pas pour autant. Avec la crise, le chômage et plus spécifiquement l'insertion socio-professionnelle des jeunes fut problématique. L'analyse des taux de chômage par âge montrait des profils similaires à des niveaux sans cesse plus élevés. D'une part, les jeunes sont plus vulnérables avec un taux de chômage de 20-24 ans supérieur à 40%. D'autre part, alors qu'en 1987 le taux de chômage descendait à moins de 10%, après 30 ans. Ce seuil en 1993 restait une barrière infranchissable pour toutes les tranches d'âges<sup>19</sup>. La forte poussée du chômage s'accompagnait d'un changement profond de nature. Il y avait dix à quinze ans, les catégories les moins vulnérables étaient les diplômés. À cette période, le taux de chômage était fonction du capital scolaire. Alors que 9,4% de ceux qui n'avaient pas fréquenté l'école, seulement 1,5% des individus ayant suivi des études universitaires cherchaient un emploi. La

<sup>17</sup> R. Nyom, *La crise économique du Cameroun : essai d'analyse socio-politique*, Atlantica-édition, 2003, p. 89.

<sup>18</sup> J-J. Aerts et al, *L'économie camerounaise, un espoir évanoui*, Paris, Karthala, 2000, p. 78.

<sup>19</sup> Ibid., p. 94.

demande d'emploi qualifiée, notamment dans le secteur public était suffisante pour absorber les contingents de diplômés. À cette époque, il était possible d'envisager une résorption progressive et mécanique du chômage grâce au maintien de la croissance et des efforts de scolarisation<sup>20</sup>.

Dix ans plus tard, la logique de chômage est bouleversée. La loi économique entre les deux chômages et niveau scolaire qui semblaient s'observer au paravant, avait totalement été inversée. Le taux de chômage ne cessait de croître avec le diplôme<sup>21</sup>. Près d'un tiers des actifs ayant été à l'université cherchaient un emploi. Progressivement le phénomène du chômage qui était essentiellement un problème d'insertion des jeunes s'étendit à de nouvelles couches de la population. Non seulement le chômage d'insertion s'aggravait, mais il touchait déjà des catégories d'employés autre fois épargnées. Des compressions de personnels des entreprises privées et parapubliques qui eurent lieu dès la seconde moitié des années 1980 dues à la récession économique. Les deux mesures gouvernementales intervenues en janvier et novembre 1993 qui avaient diminué les salaires des fonctionnaires, la dévaluation de 50 % du FCFA, en janvier 1994, la fermeture d'usines et son lot de licenciements massifs n'épargnaient personne<sup>22</sup>.

L'expansion du chômage qui avait accompagné la récession de la décennie 1984-1995 avait été le principal facteur de la pauvreté en milieu urbain. L'impact de la crise s'était fait ressentir dans la plupart des secteurs. Pour celui des transports urbains, notamment celui routier urbain, l'on nota l'apparition des nouveaux types de transport qui venait ainsi donner un visage nouveau dans les villes. Parmi ces nouveaux transports, née de la crise au Cameroun, figure en bonne place le transport par moto-taxi.

## **2- Plans d'ajustements structurels et leurs effets**

L'État camerounais avait été au centre du développement des services de transport. Tout en développant des opérateurs qui lui étaient proche, il dut composer avec le dynamisme des populations qui avaient inventé leurs façons de faire du transport. Ces pratiques populaires avaient

---

<sup>20</sup> M.J. Abéna, "La planification de l'économie camerounaise: Aperçu historique (1960-2000), Thèse de Doctorat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2008, p. 401.

<sup>21</sup> J.J. Aerts, *L'économie camerounaise, un...*, p. 95.

<sup>22</sup> M.J. Abéna, "La planification de l'économie...", p. 402.

été généralisées avec les ajustements structurels des années 1980 et 1990 qui, dérégulation et dérèglementation obligent avait laissé la porte ouverte à toutes les initiatives.<sup>23</sup>

## **2.1- Ajustements structurels dans le secteur des transports**

Parallèlement aux programmes de construction des infrastructures, l'État avait souhaité imposer une marque, en devenant également transporteur. Des entreprises à caractère publiques avaient été mises en place dans la plupart des domaines du transport. Dans le domaine du transport aérien, la Compagnie Aérienne du Cameroun avait été créée et desservait les espaces nationaux, dans celui du transport ferroviaire, la Régie Nationale des Chemins de Fer du Cameroun avait été créée et reprenait en totalité la desserte des lignes créées par les colons et bien au-delà, dans le domaine des transports routiers urbains, la Société des Transports Urbains du Cameroun avait été créée pour desservir les villes de Douala et Yaoundé<sup>24</sup>.

Les politiques d'ajustements structurels des économies des années 1980 avaient provoqué un changement dans le mode de gouvernance du secteur des transports. L'évolution des finances avait été symptomatique. L'arrivée dans le secteur des transports de la Banque Mondiale avait contribué à renforcer la prééminence des logiques économiques libérales. Les Programmes d'Ajustements Structurels des Transports (PAST) initiés au début des années 1990, puis les Programmes Sectoriels des Transports (PST) qui leurs avaient succédé, avaient cherché à remodeler le secteur du transport du pays qui fut déjà dégradé par la crise. Ils avaient poussé soit à la privatisation de la gestion de nombreux services de ces différentes entreprises de transport, soit à la liquidation pure et simple<sup>25</sup>.

## **2.2- Echecs des stratégies de relance, fermeture de la Société de Transport Urbain du Cameroun (SOTUC) et la montée du transport urbain informel**

La situation de l'entreprise de transport parapublique fut déjà critique depuis 1989<sup>26</sup>. Les pouvoirs publics entreprirent les mesures de redressement qui, au lieu de redonner du blason à cette dernière, l'avait plutôt condamné à la liquidation. Parmi ces différentes stratégies mise à place pour relever l'entreprise de transport urbain publique, l'on peut faire citer :

---

<sup>23</sup> J. Lombart, O. Ninot, "Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique", In, *Cinquante ans d'indépendance africaine : 1960-2010*, Bulletin de Géographie Française, vol 1, n° 87, 2010, p. 75.

<sup>24</sup> H. Ngamben, *Les transports routiers au Cameroun, volume 1 (1965-1990)*, Douala, Alpha Print, 2002, p. 11.

<sup>25</sup> Ibid., p. 12.

<sup>26</sup> Ibid., p.13.

- le plan de redressement d'avril 1989 dont le but était de faire sortir la SOTUC du gouffre financier et technique en améliorant et en réorganisant le réseau pour une bonne exploitation des services de transport de la société ;
- le contrat de performance de 1989-1992 dont le but était de permettre à la société d'équilibrer son compte d'exploitation en pratiquant la vérité des prix, l'amélioration de la productivité et des infrastructures, l'entretien du réseau et la sécurité des voyageurs ;
- l'assistance technique de la GESTRANS dont le but envisagé fut l'apport de l'expertise en ce qui concernait le management dans la gestion des ressources humaines et politiques économiques ;
- le plan d'urgence donc l'objectif fut de détecter les problèmes profonds de l'entreprise et d'entrevoir les solutions<sup>27</sup>.

Les quatre mesures de redressement qui avaient été entreprises pour solutionner les problèmes de la SOTUC n'avaient pas trouvé de suite favorable. Non seulement elles n'avaient pas été à la hauteur, de relever la société, mais aussi, compte tenu de ces dettes de plus en plus importantes la seule solution apparente pour celle-ci ne fut que sa dissolution. Ses activités s'arrêtèrent en septembre 1994 et sa liquidation fut prononcée le 22 février 1995<sup>28</sup>.

Depuis lors, l'on avait assisté au Cameroun et surtout dans les deux grandes villes du pays à la montée en puissance d'un nouveau type de transport dit informel issue de la débrouillardise des populations urbaines. Ce nouveau type de transport fut constitué de cars-cargos d'une capacité de de 10 à 15 places d'adaptation artisanale pour la plupart, des taxis de villes mais aussi, du nouveau venu, le taxi-moto qui faisait peu à peu son entrée dans les rangs de ce nouveau type de transport<sup>29</sup>.

### **3- La Chine : nouvelle destination des entrepreneurs**

Depuis le début des années 2000, l'Afrique fut de plus en plus un enjeu mondial. Elle fut examinée, courtisée, aidée aussi par des pays dont l'influence se superposait à celle des vieux empires coloniaux. Voici une dizaine d'année que la Chine exporte vers l'Afrique des biens industrielles qui provenaient au paravant de l'Inde, de la Turquie et du Japon<sup>30</sup>.

---

<sup>27</sup> F. Chimi., "Transport urbain collectif à Yaoundé : le cas de la SOTUC 1973-1995 (Approche Historique)", Mémoire de DEA en Histoire, Université de Yaoundé, 2000, p. 58.

<sup>28</sup> H. Ngamben et al, "Libéralisation de l'exploitation...", p. 1.

<sup>29</sup> F. Kengne, "Transport clandestin au tour de Yaoundé", In, *Cahier d'Outre-mer*, Vol 38, n° 150, 1985, p. 183.

<sup>30</sup> J-C. Levy et Al, *Chine, Afrique, Union Européenne diplomatie de proximité : une porte étroite pour la coopération décentralisée franco-africaine*, mission de coopération décentralisé et de développement durable en chine, 2008, p. 19.

### 3.1- Chine- Cameroun : un partenariat gagnant-gagnant

Les relations entre ces deux pays s'intensifièrent à partir des années 1990<sup>31</sup>. Aussi, la Chine considérait le Cameroun comme un partenaire stratégique du fait de son statut géopolitique ; c'est un pays doté d'un port et d'une économie à rayonnement sous-régional. Les nombreuses visites officielles entre les gouvernements des deux pays démontraient à suffisance la force de cette coopération et l'importance du Cameroun aux yeux de la Chine.

Les engagements chinois au Cameroun s'étaient amplifiés depuis 2009 par la mise en œuvre de divers projets d'infrastructures et par le renforcement des liens commerciaux. Cette amélioration dans les échanges sino-camerounais fut aussi le résultat d'une détérioration des relations entre le Cameroun et la France. Tout se passait comme si la crise économique des années 2008-2009 avait donné à certains pays le courage qui les avait jusque-là manqué pour arracher leurs indépendances totales. C'est dans ce contexte que le Cameroun avait profité d'une France affaiblie par la crise économique pour s'en éloigner radicalement en rompant les accords de défense. C'est depuis 2009 que le Cameroun était réellement devenu indépendant et pouvait librement disposer de son sol et de son sous-sol sans accord préalable de la France qui n'avait plus un droit de regard sur son exploitation<sup>32</sup>. Cela explique le report de ces contrats vers la Chine. Ce qui était presque impossible il y avait dix ans. Dès lors, il n'y avait plus un secteur d'activité au Cameroun dans lequel la présence chinoise ne se faisait pas ressentir. Le secteur du transport avait accueilli avec succès, les fruits de la coopération commerciale entre ces deux pays modifiant ainsi les habitudes de transport urbain.

### 3.2- Motos-chinoises bon marché au Cameroun

À toute réalisation de la Chine au Cameroun, il fallait ajouter son impact dans la modification substantielle du mode de vie des populations. Grâce à cette nouvelle coopération, et à l'ouverture du marché, de nombreux camerounais avaient saisis cette opportunité pour se lancer dans l'importation des motos chinoises. Des concessionnaires s'étaient implantés en conséquence. Au rang desquels, on dénombrait une dizaine à l'instar de : *Macat*, *Nanfang*, *Sanili*, *ktm*, *Senke*, *Lifang* etc. Avant l'arrivée et la vulgarisation des motos chinoises au Cameroun, celles qui

---

<sup>31</sup> L. Ngonu, "La coopération chinoise et le développement en Afrique subsaharienne : opportunités ou impacts ?", Mémoire de la Maîtrise en Science Politique, Université du Québec, 2017, p. 39

<sup>32</sup> J-P Pougala, "Voici pourquoi la France ne peut pas gagner une confrontation directe avec le Cameroun", Leçon de géostratégie africaine, n° 70, 2014. En ligne <https://static.fnac-static.com/multimedia/editrial/pdf>, consulté le 10/septembre/2021.

circulaient déjà provenaient essentiellement du Japon. Les marques les plus représentées étaient *Yamaha, Honda et Kawasaki* et leurs prix très élevés en faisait d'eux un produit de luxe dans les années 1980<sup>33</sup>.

Grâce aux nombreux concessionnaires qui s'étaient installés pour profiter de ce marché lucratif, le prix d'acquisition d'une moto avait drastiquement été revu à la baisse. Devant cette concurrence, faute d'être parvenu à s'adapter, les concessionnaires de moto japonaise avaient déposé le bilan. Le Japon avait fait de la moto un produit de luxe, la Chine l'avait démocratisé en faisant d'elle un produit de consommation courante. Elle avait su s'adapter à l'environnement et au pouvoir d'achat des populations. Elle avait également diversifié son offre en proposant une gamme variée de produit répondant aux différents usages de la moto. La solidité et la robustesse de ces engins avaient conquis les populations. La politique de prix imbattable avait bien fonctionné entraînant de ce fait, la disparition des marques japonaises<sup>34</sup>.

L'hégémonie de la moto chinoise fut la conséquence de longues années de coopération entre la Chine et le Cameroun. Celle-ci s'était construite sur un long temps. Les différents protagonistes bénéficiaient désormais de cette longue coopération. Les populations se déplaçaient plus rapidement et les entreprises chinoises avaient un nouveau marché pour écouler leurs motos. Cette dynamique avait eu pour corolaire, la chute des prix de motos entraînant ainsi une augmentation du nombre de moto-taxi jusqu'à dans les localités les plus reculées des régions. Plus aucune ville n'était plus épargnée par ces engins à usage commercial ou personnel qui avait su intégrer le système de transport urbain au moment où le Cameroun faisait face à la crise de transport urbain et la montée en puissance du transport artisanal. L'activité de moto-taxi avait bien su s'intégrer dans les rangs et trouver une place confortable<sup>35</sup>.

Somme toute, plusieurs indicateurs au plan national, ont convergé à l'arrivée du moto-taxi dans les rangs du transport urbain. Ces indicateurs sont entre autres, la crise économique qui conduit à l'explosion du chômage généralisé, les plans d'ajustement structurels qui ont conduit à la crise des transports et la montée en puissance du transport dit informel ou artisanal, et l'ouverture

---

<sup>33</sup> P. Kamdem, C. Kaffo, B. Tatsabong, "Le transport par moto entre satisfaction des besoins des cadets sociaux et l'insécurité urbaine au Cameroun quelles conjugaisons ?", In, *L'insécurité au Cameroun mythe ou réalité*, Yaoundé, IRESMA, 2015, p. 38.

<sup>34</sup> Ibid., p. 39.

<sup>35</sup> L. Diaz et al, "Motorbike taxis in the transport crisis of west and central Africa", *EchoGeo*, n°20, 2012, p. 8.

économique du Cameroun à la chine. La conséquence fut l'arrivée en masse des motos chinoises au Cameroun et la chute drastique du prix d'une moto. Tous ces indicateurs ont fortement contribué à l'éclosion et à l'implantation de l'activité de moto-taxi dans le système de transport urbain au Cameroun en général et dans la ville de Bertoua de manière particulière.

### **III- FACTEURS ENDOGÈNES DE SOCIALISATION DU MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA**

Pour cette sous partie, il est question de présenter les éléments qui ont permis l'éclosion, la diffusion et l'insertion de l'activité de moto-taxi comme moyen de déplacement dans la ville de Bertoua. De ce fait, il est important d'une part, de faire appel à l'étalement urbain et à l'exode rurale comme indicateur principal ayant favorisé ce phénomène dans cette ville, et d'autre part, présenter l'insuffisance des moyens de transport urbain dont cette ville faisait face et sa proximité avec les villes de la partie septentrionale.

#### **1- Croissance urbaine et l'exode rural**

Parler de la croissance urbaine et l'exode rural ici revient tout simplement à présenter les éléments sur le plan spatial et humain qui ont joué en faveur de l'avènement et l'insertion de l'activité de moto-taxi dans le transport urbain de la ville de Bertoua.

##### **1.1- Étalement urbain**

Les pays africains connaissent le taux de croissance des populations urbaines les plus élevé en moyenne 4,4% par ans entre 1990-2004, en dépit du ralentissement des migrations d'origines rurales et de l'amorce de la transition géographique. Ce rapide accroissement, avait profondément marqué la production de l'espace urbain. Fortement orienté par la présence pour l'habitat horizontale, elle reposait sur la densification des zones centrales et surtout, le développement de la périphérique d'habitat spontané, dépourvu d'infrastructures et de services de bases. Cette production de la ville par le bas prenait alors généralement la forme d'un foisonnement désordonné et la superficie des villes tendait à croitre encore plus rapidement que la population. La maitrise de cette croissance urbaine et ces effets induits dans l'espace périphérique des grandes villes était une question préoccupante. Elle se posait dans les capitales des pays d'Afrique subsaharienne où



l'urbanisation anarchique et spontanée prenait souvent le pas sur les schémas officiels d'aménagement urbains<sup>36</sup>.

La ville de Bertoua n'a pas échappé à cet étalement urbain anarchique, car elle avait offert un spectacle saisissant de métropole en pleine expansion, alimentée par un flux migratoire important de personnes d'origines diverses en raison non seulement de sa position de ville carrefour de la région mais également, à l'attribution de la fonction directrice qui lui avait été accordé. L'essentiel de cette extension urbaine s'était produite sans infrastructures adéquates. En raison du flux de population qu'elle avait accueilli, s'était alors posé un réel problème de logement. Les populations de cette ville pour se loger allaient conquérir des terres loin du centre urbain pour se construire une maison et au fur et à mesure que les maisons naissaient, les nouveaux quartiers se mirent en place en élargissant le périmètre urbain<sup>37</sup>.

Ces maisons d'habitation, qui furent construites en dépit du plan d'urbanisation de la ville commençaient véritablement à poser un problème d'accessibilité à ces nouveaux quartiers. Les populations qui résidaient dans ces nouvelles zones devaient effectuer les déplacements pour vaquer à leurs occupations le plus souvent localisées dans le centre urbain. Cette ruée vers les aires périurbaines avait entraîné l'exclusion et l'enclavement des populations de la ville qui s'y étaient retrouvées à l'écart du système de transport de la ville de Bertoua qui, n'était que limité à la desserte des voies principales et aménagées<sup>38</sup>. Dans un environnement qui était marqué par la naissance de nouveaux quartiers éloignés des centres urbains, l'avènement de l'activité de moto-taxi dans le transport urbain était apparu comme une solution adéquate pour les populations périurbaines de cette ville dont les déplacements devenaient problématiques. Telle est le contexte de naissance de cette nouvelle méthode de transport qui avait commencé par satisfaire d'abord, les besoins des populations de la périphérie avant de se sédentariser et se positionner en première ligne dans le transport urbain dans cette ville capitale de la région de l'Est<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> L. Diaz, et Al, "Pauvreté, mobilité quotidienne et accès aux ressources dans les villes subsahariennes", In, *Dynamique de pauvreté et vulnérabilité en démographie et en sciences sociales*, Chaire Quételet 2007, Presse Univ. de Louvain, 2010, p. 285

<sup>37</sup> Kogni, "Bertoua, Batouri, Bélabo étude comparative de trois villes de la province de l'Est-Cameroun", Thèse de Doctorat IIIe Cycle en Géographie, Université de Yaoundé, 1986, p. 128.

<sup>38</sup> Ngoubie Fridolin, 73 ans, Technicien des travaux publiques à la retraite, Mokolo 3, 03 février 2022.

<sup>39</sup> Idem.

## 1.2- Accroissement rapide de la population : fruit de l'exode rural

La ville de Bertoua avait connu une croissance rapide de sa population du fait qu'elle avait accueilli des populations venues d'horizons diverses et variées. En réalité, depuis l'installation du peuple Gbaya et durant la période de domination étrangère, cette ville avait servi de point de transit pour les européens qui faisaient le commerce de l'or pour les autres destinations à l'instar de la République Centrafricaine, du Tchad ou le Congo-Brazzaville. De plus, elle fut l'escale des migrants en provenance des pays limitrophes ou des zones rurales de la région de l'Est. Encore de par son statut de ville capital, elle avait enregistré un flux important de fonctionnaires et de familles ce qui eut pour conséquence l'augmentation du chiffre de sa population<sup>40</sup>.

La baisse des cours du café-cacao et la libéralisation commerciale de la filière qui avait suivi, avait été préjudiciable pour les agriculteurs. Leur pouvoir d'achat ayant grandement baissé, ces derniers, notamment les plus jeunes ne misaient que sur la grande ville où ils espéraient trouver un emploi pour les populations environnantes à la ville étant donné que la région de l'Est était une région agricole et la principale activité économique reposait sur l'agriculture<sup>41</sup>. Bertoua avait déjà accueilli un surplus considérable de la population qui pour la plupart, résidait dans les zones éloignées du centre urbain. Les difficultés de locomotion ne cessèrent donc de se poser cumulativement avec le problème d'insertion de ceux-là qui avaient laissé leurs terres pour se rendre en ville. Pour ces populations, le moyen de transport disponible ne pouvait pas satisfaire à la demande de la population qui ne cessait de s'accroître sans toutefois une réforme du système de transport urbain au profit de la périphérie qui ne cessait d'avantage d'accueillir la population<sup>42</sup>. Face à ce dilemme de locomotion d'une population de plus en plus croissante et résidente en périphérie, la petite part de la population disposant d'une moto ou d'une mobylette à usage personnel avait trouvé des personnes à qui ils confiaient leurs motos en location pour commencer à transporter les populations contre une certaine somme d'argent. Cela marqua le point de départ de cette activité dans la ville de Bertoua et la marche vers son implosion dans le système de transport urbain. Elle fut donc le fruit d'une débrouillardise et d'un trop plein de population de la périphérie confrontée à une problématique d'emploi au sein de cette ville.

---

<sup>40</sup> Kogni, "Bertoua, Batouri, Belaba étude...", p. 136.

<sup>41</sup> Ibid., p. 137.

<sup>42</sup> B. Yongsy, C. Bryant, *Visages et défis des principales villes Camerounaises*, Laboratoire, Développement durable et Dynamiques Territoriales, Université de Montréal, Juin 2009, p. 189.

## 2- Insuffisance des moyens de transports urbains dans la ville de Bertoua

Faire appel à l'insuffisance des moyens de transports urbains dans la ville de Bertoua revient tout simplement à présenter les éléments sur le plan des transports urbains dans cette ville qui ont favorisé l'émergence et l'insertion de l'activité de moto-taxi dans le transport urbain de la ville de Bertoua.

### 2.1- Mauvais état des routes

Avec la crise socio-financière, le lourd fardeau de la dette et le manque de liquidité, l'État et les municipalités furent privés des moyens nécessaires aux travaux d'entretien des voiries urbaines. Dès lors le patrimoine routier se dégrada à un rythme accéléré<sup>43</sup>.

La ville de Bertoua compte à la fois les routes primaires, secondaires, et tertiaires. La route primaire est celle-là qui fait partie de la national n° 1 et qui traverse le centre urbain s'étendant de Bonis à Kano en direction de Mandjou à la sortie nord de la ville. À côté de cette voirie primaire, il y a celles secondaires qui permettent soit de se déplacer soit jusqu'à hors de la ville soit, dans les autres quartiers conduisant aux équipements urbains ou alors, vers les zones résidentielles. La plupart de ces routes secondaires furent bitumées dans le sillage de l'équipement et la modernisation de la ville à l'occasion de l'organisation du comice agropastoral de Bertoua<sup>44</sup>. Elles avaient été dégradées par le temps et l'on voyait apparaître sur la chaussée les nids de poule le long de ces routes. Nous pouvons citer ici la route menant au complexe sportif de Tigaza, la route menant à l'ancienne résidence du gouverneur en longeant celle du palais de justice.

À côté des voiries secondaires, il y a aussi celles tertiaires qui desservent les différents quartiers de la ville. Celles-là n'étaient pas revêtues et furent difficilement praticables en saison de pluie<sup>45</sup>. Elles n'accueillaient pas les taxis de villes qui assuraient le transport dans la ville. Ceux qui sont transportés, sont déposés à la fin de la route revêtue et continuaient à pied jusqu'au domicile ou à défaut de cela, il faut ajouter une somme supplémentaire au tarif du trajet. Face aux mauvais états des routes secondaires et tertiaires, de plus en plus arpentées par les populations, l'avènement de l'activité de moto-taxi fut un impératif et une solution pour la population dont le

---

<sup>43</sup> H. Ngamben, "Créer des emplois pour les jeunes grâce à l'aménagement urbain", *Les Cahiers d'OCISCA*, n° 25, 1995, p. 14.

<sup>44</sup> ACUB, "Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) : rapport justificateur dossier définitif", rapport n° IV, septembre 2012, p. 33.

<sup>45</sup> Ibid., p. 34.

mauvais état des routes rendait pénible leurs déplacements. Ce fut dans un tel contexte que peu à peu, la moto déjà utilisée à titre personnel dans cette ville fut introduite dans le système de transport urbain de la ville à titre onéreux<sup>46</sup>.

**Photo n°2 : Etat de la route de Tigaza et celle de l'aéroport dans ville de Bertoua**



**Source:** Cliché Jean-Louis Woabouf Nana, Bertoua, Enquête de terrain 4 février 2022.

La première image de cette planche photographique représente celle de la route reliant le carrefour face à face en direction du quartier tigaza. La seconde photographie est celle de route partant du carrefour école publique énia à l'aéroport de Bertoua.

**2.2- Insuffisance des moyens de transport urbains**

La ville de Bertoua n'avait pas bénéficié des planifications des transports publics faites par l'État en vue de faciliter les déplacements des personnes au sein des villes. La mise en place de la Société de Transport Publique du Cameroun (SOTUC) n'avait qu'été confiné aux deux grandes métropoles capitales à savoir Douala et Yaoundé. Pour assurer les déplacements au sein de la ville, à l'instar des autres villes secondaires du pays, Bertoua avait développé les stratégies qui lui étaient propres. Le plus vieux moyen de transport urbain dont la ville avait disposé à l'image d'autres villes secondaires fut le transport par taxi-auto de couleur jaune<sup>47</sup>. Dès l'attribution du contrôle régional à la ville de Bertoua, des particuliers avaient investi le secteur en offrant des services de transport aux populations. En 1975, avec l'instauration des provinces, le transport dans la ville fut

<sup>46</sup> Ngeungang Moïse, 63 ans, Jardinier Fleuriste, Yadémé, 16 février 2022.

<sup>47</sup> Nana Pierre, Ancien commerçant, 86 ans, Nkolbikon, 04 février 2022.

déjà bien teinté aux couleurs des taxis qui ne se limitaient qu'à exploiter les axes centraux de la ville. Avec l'organisation du comice agropastoral, de 1983, la ville avait refait sa toilette et le secteur des transports urbains n'étaient pas en reste. L'on avait revêtu non seulement l'axe principal de la nationale n° 1 qui traversait toute la ville, mais également, les axes secondaires surtout ceux conduisant aux quartiers résidentiels, au centre urbain et ceux conduisant vers les grandes infrastructures. À cet instant, le périmètre de circulation des taxis s'élargissait et son offre devint plus grandissante<sup>48</sup>.

Au fil du temps, la détérioration des routes secondaires, et le manque d'entretien des routes de cette ville commença à rendre les services du taxi limités. Désormais, le taxi ne se cantonnait qu'à desservir les zones de la ville où la route ne fut pas encore tellement détériorée. L'étalement urbain, matérialisé par l'occupation de la périphérie et la naissance des nouveaux quartiers aux accès tertiaires, ainsi que l'avènement de la crise économique commença à poser le problème de l'insuffisance du service du taxi qui lui déjà localisé seulement dans le centre urbain ne cessait d'être cher. Encore, la grève généralisée des conducteurs de taxi qui faisait suite à l'augmentation du prix du carburant rendait encore difficile les déplacements des riverains de cette ville<sup>49</sup>.

En réalité, le carburant qui coutait 178 FCFA à la pompe atteignit le prix de 270 FCFA en 1988. Ce qui avait poussé les conducteurs de taxi à garer leurs voitures en longueur de journée en signe de protestation contre la hausse du prix. En avril 1991 lorsque le prix fut revu à la baisse passant 270 FCFA à 190 FCFA, la moto avait déjà été affectée au transport des personnes. Utilisant le carburant de la contrebande communément appelé *zoua-zoua* en provenance du Nigéria, le pousse-pousse assurait sans faute, celui des marchandises<sup>50</sup>. Le taxi qui lui était resté cantonné dans le centre urbain de la ville, en perpétuelle mouvement d'humeur et de cessation d'activité, les résidents de la périphérie avaient besoin de vaquer à leurs occupations, symbolisaient l'urgence de la volonté de penser un moyen de transport alternatif. Ceux disposant des motos à titres personnels, les avaient reconvertis en motos onéreuses par manque fréquent d'autre moyen de transport. Ces motos et mobylettes avaient commencé à transporter les personnes moyennant la somme de 100 F

---

<sup>48</sup> Maélé Madéline, 68 ans, Institutrice à la retraite, Mokolo 4, 09 février 2022.

<sup>49</sup> Bouba Ndida, 64 ans, Exploitant de moto et leader syndicaliste dans le secteur des motos-taxis : le Synamotac-Est, Ndemnam, 17 janvier 2022.

<sup>50</sup> J. Herrera, "Du « fédéral » et des « koweitiens » : la fraude de l'essence nigériane au Cameroun", In, *Estimation des flux illégaux d'essence nigériane et les impacts au Cameroun*, Document de travail Dial, Autre part volume 6, 1997, p. 195.

la minute<sup>51</sup>. Tel est donc le contexte d'émergence de l'activité de moto-taxi dans la ville de Bertoua. Née de la débrouillardise des populations confrontées à un problème criard d'insuffisance de moyens de transport, cette activité prit son envol avec le temps au point de se positionner comme activité prioritaire du transport urbain de cette ville asphyxiant le vieux mode qui avait présenté beaucoup de failles.

### **2.3- Porosité de la frontière avec le Nigéria**

Depuis fort longtemps, les échanges commerciaux entre le Cameroun et le Nigéria se faisaient essentiellement par le biais de la contrebande. Après avoir été interrompu par la guerre sécessionniste du Biafra, cette contrebande reprit et atteignit une ampleur considérable. En réalité, cette pratique fut l'occasion d'une intense circulation des personnes, des marchandises (denrées agricoles, objets manufacturés) et des capitaux qui furent acheminés soit par voie terrestre ou alors par voie maritime ou fluviale<sup>52</sup>.

La proximité du Cameroun et du Nigéria par la partie septentrionale camerounaise notamment par les villes de Ngaoundéré, Garoua et Maroua offrait la possibilité aux populations de ces régions d'importer les motos assemblées ou en pièces détachées du pays voisin par des méthodes de la contrebande qui n'avaient cessé d'exister et avait trouvé un terrain favorable. Ces motos, venues en masse du Nigéria furent, présentes dans les villes septentrionales camerounaises, compte tenu du rapprochement entre ces villes et celle capitale de la région du soleil levant. Elles étaient acheminées en masses et affectées aux transports urbains qui étaient déjà devenus presque quasi inexistant par des opérateurs parfois originaires de ces régions-là qui, avaient déjà fait de ce business, un bon marché<sup>53</sup>.

La moto avait influencé la mobilité du pays à partir de la zone septentrionale. Les villes de Maroua, Ngaoundéré, et Garoua se sont positionnées comme le premier foyer des motos-taxis au Cameroun. Après le septentrion, la région de l'Est, notamment les villes de Bertoua, Batouri et Yokadouma ont été le second foyer de moto-taxi<sup>54</sup>. La ville de Bertoua, ayant reçu en masse les

---

<sup>51</sup> Oumarou Belo, 62 ans, Exploitant de moto-taxi, Ndemnam, 14 janvier 2022.

<sup>52</sup> Fodouop K., "La contre bande entre le Cameroun et le Nigéria", *Revue de Géographie*, vol 41, n° 161, 1988, p. 17.

<sup>53</sup> Ousmanou Bakary, 71 ans, Exploitant de moto, Ndem Nam, 20 Janvier 2022.

<sup>54</sup> C. Kaffo, P. Kamdem, "L'intégration des motos-taxis dans le transport urbain au Cameroun ou informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité en milieu urbain en Afrique subsaharienne", en ligne, <https://www.ville-en-mouvement.com>, consulté le 08/octobre/2020, p. 9.

motos venues du Nigéria, s'ajoutant au nombres de celles qui furent déjà présente, ce fut autour de l'année 1991 que la diffusion de l'activité de moto-taxi prit véritablement de l'ampleur dans cette ville résorbant le problème de disponibilité de l'offre de transport dans la ville au point de se positionner en première ligne au sein du système de transport urbain de cette ville devant quasi incontournable.

Eu égard, la socialisation des motos-taxis dans le système de transport est la résultante d'une combinaison de plusieurs facteurs. D'une part, elle est le fruit de la mise en place d'une économie informelle dont ont fait preuve la plupart des villes d'Afrique subsaharienne confrontées à un malaise criard d'emplois urbains depuis leurs mises en place, pendant la domination étrangère et bien après. Cette informalisation de l'économie avait débouché sur la mise en place d'un système de transport urbain par moto-taxi. Le Cameroun et la ville de Bertoua n'avaient pas échappé à cette nouvelle dynamique de transport. D'autre part, les facteurs tels que la crise économique, les politiques d'ajustements structurels et l'ouverture économique du Cameroun à la Chine avaient milité en faveur de la socialisation de cette activité. De plus, la porosité de la frontière nigériane, l'insuffisance des moyens de transports et la croissance urbaine ont milité favorablement à l'insertion du transport par moto-taxi au sein de cette ville. Le chapitre suivant s'intéresse à l'organisation, fonctionnement et dynamisme socio-économique de l'activité de moto-taxi dans la ville de Bertoua.

## **CHAPITRE 3 : ORGANISATION, FONCTIONNEMENT ET DYNAMISME SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'ACTIVITÉ DE MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA**

Dans cette partie du travail, il est question de présenter comment cette activité s'organise et fonctionne dans cette ville au quotidien, tout en présentant les avantages qu'elle induit tant au niveau de la population que des conducteurs de moto. De manière concrète, en première partie, il est question de présenter les différents protagonistes qui rentrent dans la gestion de cette activité dans la ville. Ensuite, montrer comment elle fonctionne en faisant rentrer les conditionnalités de l'exercice de cette activité ainsi que le déploiement des principaux acteurs qui exercent cette activité. Enfin, présenter les différents avantages, tant sur le plan social qu'économique qui découlent de cette activité dans la ville de Bertoua.

### **I- ACTEURS DE GESTION DU TRANSPORT URBAIN DANS LA VILLE DE BERTOUA**

Dans cette sous partie, il est question de présenter, les différents acteurs qui participent à la gestion du transport urbain dans la généralité puis, ceux qui influencent directement sur l'activité de moto-taxi dans la zone d'étude de la présente réflexion.

#### **1- Acteurs institutionnels étatiques**

Au Cameroun, comme dans la plupart des pays, de nombreux acteurs sont impliqués dans le secteur de la mobilité urbaine aussi bien au niveau central et ses services déconcentrés qu'au niveau local c'est-à-dire des communautés urbaines et communes d'arrondissement<sup>1</sup>. Les acteurs qui gèrent le transport dans la ville de Bertoua s'inscrivent dans la vision du Cameroun étant donné que cette ville fait partie intégrante de l'ensemble du pays.

---

<sup>1</sup> J-K Kabangaka, R. Kane, "Cameroun note sur le secteur des transports", *Rapport de la Banque Africaine de Développement, Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC*, 2015, p. 18.



## 1.1 Premier Ministère

Dans l'exercice de ses fonctions, l'État réglemente les divers secteurs d'activités à travers les lois qu'il promulgue, des décrets et des arrêtés qu'il publie<sup>2</sup>. Au Cameroun, c'est le Premier Ministre qui donne le cap de l'implémentation de la politique publique pensée par le Président de la République. Le domaine des transports dans sa globalité et celui public urbain ne passe pas inaperçu du simple fait qu'une attention particulière y est accordée par le gouvernement. Le secteur de transport par moto-taxi, quelques années après sa mise en place, le gouvernement camerounais au travers de son premier ministre Simon Achidi Achu, y avait matérialisé une volonté réelle d'organiser ce secteur d'activité qui, très tôt, commençait déjà à être mise en question dans sa gestion globale<sup>3</sup>. Né sans réel planification, le gouvernement avait tenté de structurer ce nouveau secteur d'activité. Le décret de 1995, ainsi que la série de décrets qui avaient suivis marquèrent de manière pratique, l'attention particulière accordée à ce secteur d'activité. En réalité, l'activité de moto-taxi est un secteur très dynamique qui emploie de plus en plus une grande partie des jeunes camerounais en attente d'un emploi formel. Les autorités gouvernementales au travers des services du Premier Ministère, s'étaient investies pour amener les conducteurs de ces engins à mieux structurer leur activité<sup>4</sup>.

## 1.2- Autres départements ministériels

En dehors du premier ministère, une panoplie de ministères agit dans le secteur des transports urbains.

### a- Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU).

Ce ministère est chargé de la politique nationale de développement urbain ; l'appui technique aux villes et de la promotion des investissements urbains ; l'élaboration et la mise en œuvre de la politique de transport urbain au niveau national ; la mise en application de la réglementation des transports urbains selon la loi ; l'étude des plans de transports, l'organisation du trafic urbain ; la planification des différents modes ; l'amélioration de la circulation et du

---

<sup>2</sup> N. Maréchal, K. Sommer, "Profil urbain national du Cameroun", *Rapport du Programme des Nations Unies pour les Etablissements Humains*, Division de la Coopération Technique et Régionale, 2007, p. 6.

<sup>3</sup> A. Mbarga, "Le phénomène de motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'Etat, identité et régulation sociale", In, *Anthropologie et Société*, Une approche par les Cultural Studies, vol1, n° 34, 2010, p. 59.

<sup>4</sup> J-K Kabangaka, R. Kane, "Cameroun note sur...", p. 14.

stationnement ; l'établissement des documents de planification en matière d'urbanisme et d'occupation des sols<sup>5</sup>.

À Bertoua, ce ministère est représenté par ses services déconcentrés que sont la Délégation Régionale de l'Est et celle départementale du Lom et Djérem.

#### **b- Ministère des Transports (MINTRANSPORT)**

Il est chargé de l'élaboration de la mise en œuvre de la politique de l'État en matière de transport, de sa coordination, conception et de l'application de la réglementation de ces derniers<sup>6</sup>. Ce ministère comporte en son sein la Division du Transport Terrestre et les services déconcentrés. Dans la ville de Bertoua, il est représenté à travers de la Délégation Régionale, mais aussi par la Délégation Départementale dont la ville est aussi le chef-lieu. La Délégation Régionale comporte une division des Transports Terrestres (DTT) chargé de la coordination et la réglementation du transport routier. Cette division est chargée de :

- l'élaboration et du suivi de l'application des programmes de formations de la conduite automobile ;
- la conception, l'élaboration et le suivi de la politique gouvernementale en matière de transport terrestre ;
- la conception et du suivi de la mise en œuvre du schéma national en matière de transport terrestre et du suivi des organismes et structure chargée des dits transports<sup>7</sup>.

#### **c- Ministère des Travaux Publics (MINTP)**

Il est chargé d'assurer la maîtrise d'ouvrage des routes nationales même situé dans le périmètre urbain. Il participe aussi à la construction et à l'entretien des infrastructures routières<sup>8</sup>. Dans la ville de Bertoua, ce département ministériel est représenté à la fois non seulement par la Délégation Régionale de l'Est, mais aussi, celle départementale dont Bertoua en est la capitale. De

---

<sup>5</sup> C. Kalieu, "Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam", Thèses de Doctorat en Urbanisme, Université de Bretagne Occidentale, 2016, p. 124.

<sup>6</sup> J-K Kabangaka, R. Kane, "Cameroun note sur...", p. 19.

<sup>7</sup> République du Cameroun, *Politique nationale de la mobilité urbaine : Diagnostique, vision national et mesures stratégiques pour sa réalisation*, Mobilise your city, Bruxelles, 2019, p. 24.

<sup>8</sup> Ibid., P. 25.

plus, cette ville est le carrefour de deux routes Nationales qui ont pour point de liaison Bertoua : la nationale n° 1 et celle n° 10.

#### **d- Délégation Générale à la Sureté Nationale et Secrétariat d'État à la Défense chargée de la Gendarmerie Nationale (DGSN et SED)**

Ces instances assurent le contrôle routier en milieu urbain, la régulation du trafic, l'établissement des constats lors des accidents et les procès-verbaux<sup>9</sup>. Dans la ville dans laquelle repose ce travail, les commissariats de sécurité publique et les brigades de gendarmerie attestent de la présence effective de ces différentes instances. Aux très grands nombres de départements ministériels qui sont impliqués dans la gestion du transport au sein de la ville, viennent de manière parallèle ou en complément, des institutions locales qui jouent un très grand rôle dans la gestion du transport intra-urbain<sup>10</sup>.

## **2- Acteurs locaux de la gestion du transport dans la ville de Bertoua**

Les acteurs locaux de la gestion des transports ici, renvoient à ceux-là qui ont la légitime charge de gérer le transport urbain notamment celui par moto-taxi dans la ville de Bertoua.

### **2.1- Collectivités territoriales décentralisées**

Les collectivités territoriales décentralisées sont des structures distinctes de l'administration de l'État qui ont à leurs têtes, des représentants élus. Ils assurent des compétences précises dans l'intérêt et au profit de la population de leurs territoires<sup>11</sup>. Les collectivités territoriales décentralisées se subdivisent en deux groupes : d'une part, la communauté urbaine et d'autre part, les communes d'arrondissement. La communauté urbaine est chargée de l'organisation et de la sécurité routière au sein de l'espace qui couvre sa circonscription tandis que, la commune d'arrondissement est chargée de l'entretien des routes et du développement économique de la commune<sup>12</sup>.

---

<sup>9</sup> République du Cameroun, *Politique nationale de...*, p. 25

<sup>10</sup> P. Nouteza., "Transport clandestin en milieu rural et son impact sur le développement : cas de Fongo-Tongo", Mémoire de master2 en Géographie, Université de Yaoundé I, 2017, p. 64.

<sup>11</sup> Ibid., p. 66.

<sup>12</sup> J-K Kabangaka, R. Kane, "Cameroun note sur...", p. 21.

### a- Communauté Urbaine

Bertoua fut érigé en communauté urbaine par le décret du 17 janvier 2008<sup>13</sup>. De manière générale, la communauté urbaine a pour attribution :

- d'organiser et gérer les transports publics ;
- créer, entretenir et exploiter les voies communautaires et secondaires ;
- développer les activités connexes y afférentes, préparer les plans de développements urbains, schéma directeurs et les plans d'occupation des sols ;
- élaborer et exécuter le plus d'investissements communaux<sup>14</sup>.

Dans le domaine du transport urbain, la communauté urbaine intervient dans :

- la protection et l'entretien du patrimoine routier (route, signalisation routière) ;
- l'organisation du trafic routier dans les centres urbains (gares routières voyageurs, gares routières, itinéraires particuliers pour certains types de transport notamment, le transport des grumes, la desserte vers les axes routiers inter urbains, la délivrance des licences aux exploitants des terminaux de transport). Ceci implique l'aménagement des parcs de stationnement, l'hygiène des lieux, l'éclairage public, la régulation de l'arrivée des véhicules de transport dans les gares et le recouvrement des taxes ;
- l'étude technique visant à améliorer le fonctionnement des transports urbains<sup>15</sup>.

Les fonctions de la communauté urbaine s'étendent à l'ensemble de la ville. Le transport urbain est un élément non négligeable dans une ville. Etant donné que le transport par moto-taxi est partie intégrante de celui urbain dans la ville, et dans la plupart des villes du pays, la compétence de la communauté urbaine de Bertoua sur ce secteur d'activité n'est plus à démontrer d'autant plus que sa compétence s'étend sur les deux communes d'arrondissement dont compte la ville de Bertoua.

---

<sup>13</sup> ACUB, Décret N° 2008/016 du 17 janvier 2008 portant création de la Communauté Urbaine de Bertoua, Bertoua, 10 janvier 2022.

<sup>14</sup> C. Kepawou., "Amélioration des transports collectifs urbain à Bafoussam au Cameroun : proposition d'un réseau de bus", Mémoire de Master en Transport et Mobilité, Université Senghor, 2017, p. 56.

<sup>15</sup> Ibid., p. 57.

## **b- Communes d'Arrondissements**

Jadis, la ville de Bertoua n'avait qu'une seule commune. D'abord dénommée commune rurale en 1965, sa dénomination fut modifiée en 1975 au profit de Commune Urbaine de Bertoua. Avec la création de la communauté urbaine en 2008, cette commune de Bertoua fut scindée en deux avec, l'instauration des communes d'arrondissements de Bertoua 1<sup>er</sup> logé au quartier Kolbikon d'un côté et de l'autre, celle de Bertoua 2<sup>ème</sup> logés au quartier Yadémé<sup>16</sup>. Ces deux communes, à l'image des autres, ont pour mission non seulement entretenir les infrastructures de leur localité, mais aussi, de veiller au développement et l'encadrement des activités économiques et sociales. Le transport des populations fait partie intégrante des priorités à l'intérieur de la commune et elle doit se faire sur les infrastructures routières. L'activité économique induite de cette préoccupation de transport est celle de transporteur. Dans les deux communes, le transport par moto-taxi est déterminant du fait qu'il assure le transport public des personnes et de leurs biens. Le récent décret du Premier Ministre qui fixe les conditions d'utilisation de la moto à titre onéreux confie un certain nombre de responsabilités aux collectivités territoriales décentralisées par l'action des communes. De ce fait, elles se positionnent comme des acteurs non négligeables dans la gestion de l'activité du transport par moto-taxi.

### **2.2- Acteurs directement liés à l'activité**

Ici, on entend par acteurs directement liés à l'activité de moto-taxi, les conducteurs de ces motos-là qui sont les acteurs déterminant de l'existence de l'activité mais également, les usagers eux aussi qui sont indispensables. Les conducteurs de moto-taxi, plus connu sous l'appellation de moto-taximan, sont ceux-là qui sont assis aux guidons de la moto et qui transportent les personnes qui sont les passagers pour une quelconque destination moyennant une certaine somme<sup>17</sup>. Ils constituent la pierre centrale de la construction de cette activité de moto-taxi. Ils sont pour la plupart, regroupés au sein d'une association ou d'un syndicat. À Bertoua, on compte une panoplie de conducteurs de moto-taxi qui arpentent les rues de la cité capitale en longueur de journée. Ces

---

<sup>16</sup> ACB1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>, Décret n° 2007/117 du 24 avril 2007 portant création des commune d'arrondissement de Bertoua 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>, Commune d'arrondissement de Bertoua 1<sup>er</sup>, enquête de terrain, Bertoua, 19 janvier 2022.

<sup>17</sup> L. Diaz, "La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara", *Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires*, Colloque de l'ASRDLF, Grenoble/Chanbery, France, 2007, p. 10.

derniers sont regroupés au sein du démembrement du Syndicat National des Conducteurs de Moto-taxi du Cameroun (SYNAMOTAC) agence de l'Est<sup>18</sup>.

À côté de ces conducteurs de moto-taxi, il y a une entité non négligeable dans ce secteur d'activité qui depuis sa mise en place et a participé à la sédentarisation de ce secteur d'activité : les usagers. Ce sont toutes personnes faisant recours aux motos-taxis au quotidien pour vaquer à leurs occupations. Dans la ville de Bertoua, aller à moto n'épargne personne. L'utilisateur de la moto fait partie de presque toutes les composantes sociales en dépit des maux qui gangrènent ce secteur d'activité. Dans cette ville, l'activité de moto-taxi est quasiment incontournable pour se déplacer<sup>19</sup>

En définitive, l'organisation du transport par moto-taxi dans la ville de Bertoua révèle l'intervention de différents acteurs jouant un rôle bien précis. Bertoua est d'abord une ville qui se trouve dans la partie Est du Cameroun et les décisions qui sont prises au niveau central de l'Etat sont implémentées en son sein à travers des organes déconcentrés de l'Etat.

## **II- FONCTIONNEMENT DE L'ACTIVITE DE MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA**

L'exercice de l'activité de moto-taxi à Bertoua comme partout ailleurs, est régie par une réglementation de base qui encadre le secteur d'activité et son fonctionnement varie en fonction du milieu<sup>20</sup>. Faire appel à cela dans le segment de ce travail, revient d'une part, à présenter les différentes modalités à remplir pour avoir accès à la profession d'autre part, montrer comment cette activité s'exerce au quotidien.

### **1- Conditions d'accès à l'activité de moto-taxi**

Le développement du transport par moto-taxi au Cameroun, dès la fin de la décennie 1980 en particulier l'année 1988 et son implosion au cours de la décennie 1990 fut favorisé par un foisonnement diversifié de facteurs. L'éclosion de cette activité et les dérapages qui avaient suivi poussa le gouvernement à prêter une oreille attentive à cette nouvelle activité qui ne cessait de

---

<sup>18</sup> B. Sangon, "Gide du moto taximan: le compagnon de route du moto-taximan", Projet de renforcement de la lutte contre la corruption et l'insécurité dans le secteur des transports urbains et interurbains par mototaxi dans la Région de l'Est, Programme d'appuis à la citoyenneté active, 2020, p. 26.

<sup>19</sup> L. Diaz, "La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique au sud du Sahara", XIII Colloque de l'ASRDLF, juillet 2007, p. 9.

<sup>20</sup> S. Okiobo, "Impacts socio-économiques et environnementales du transport par Moto-taxi à Bafia", Mémoire de Dipes II en Géographie, ENS-Yaoundé, 2009, p. 52.

prendre de l'ampleur<sup>21</sup>. De ce fait, le gouvernement prit ses responsabilités et établit les règles devant désormais encadrer cette nouvelle activité.

### **1.1- Conditions d'accès à l'activité de moto-taxi : du décret de 1995 à celui de 2013**

Bertoua est une ville du Cameroun, par conséquent elle ne peut pas être en marge des réglementations qui s'appliquent à l'échelle nationale. Les motos-taxis apparurent dans le système de transport public urbain au Cameroun au tour des années 1988 dans la partie septentrionale considérée comme le premier foyer et au cours des années 1990 pour le deuxième foyer qui est l'Est et par après, le reste des régions du pays<sup>22</sup>. La première réglementation de cette activité intervint huit ans plus tard. Ayant évalué l'importance et la diffusion des motos-taxis, l'autorité administrative jugea utile de poser les conditions minimales de son exercice. Cette initiative visa la réglementation de cette activité en vue de limiter les écarts qui commençaient déjà à trouver un terrain propice. Il s'agit du décret 95/659/PM du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitations des motocyclettes à titre onéreux sur l'ensemble du triangle national. Dans ce décret, le législateur avait pris des décisions juridiques pour faire du transport par moto, une profession respectable en insistant tant sur la personne physique que la qualité de son engin. Ce décret fut élaboré en trois chapitres comportant 22 articles qui traitent non seulement, des obligations du conducteur, mais aussi de l'engin à exploiter<sup>23</sup>.

Par la suite, en raison des mutations sociales, du contexte de crise sociale des années 2008 dont les conducteurs de moto-taxi furent impliqués de manière directe mais aussi et surtout de l'expansion rapide de cette activité dans les zones les plus enclavées du pays, et les écarts de plus en plus grandissant, le gouvernement au travers de son Premier Ministre rappela aux exploitants des motos à titre onéreux, l'existence de la réglementation et des règles à respecter dans l'exercice de cette activité. Conscient du fait que la moto-taxi fut déjà indispensable partout, le décret 2008/3447/PM intervient et fixe les conditions et les modalités d'exploitation des motocyclettes à

---

<sup>21</sup> S. Ngantchou, "Le transport par mototaxi...", p. 57.

<sup>22</sup> A. Sadou, "Moto-taxi et insécurité dans le grand nord, cas de la ville de Ngaoundéré", en ligne. <https://www.ville-en-mouvement.com/content/lesmotos-taxis-et-insécurité-dans-la-ville-Ngaoundéré>, consulté le 09/octobre/2020, p. 5.

<sup>23</sup> ADDT, Décret N° 95/659/PM du 16 Novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocyclettes à titre onéreux sur l'ensemble du triangle national, Bertoua, 31 janvier 2022.

titre onéreux dans les zones périurbaines et rurales<sup>24</sup>. Dès cet instant, le décret de 2008 abrégait l'applicabilité de celui de 1995 en raison du nouveau contexte.

Conscient de la difficile applicabilité du précédent décret, jugé difficile par les conducteurs, un nouveau décret fut publié quelques années après. Ce décret consista à modifier et à compléter certaines dispositions de celui de 2008. Il s'agit de celui 2013/7016/PM du 30 juillet 2013 modifiant les articles 2, 4, 12, 13 et 14 de celui de 2008<sup>25</sup>. Dans l'applicabilité ce nouveau décret vient supplanter les précédents décrets mais avec la particularité exclusive des dispositions dont il vise.

## **1.2- Conditions liées aux conducteurs**

La plupart des conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua estiment que l'achat de d'une moto, qui coute entre 350.000 à 500.000F CFA selon la marque dans n'importe quel magasin de vente de moto de la ville, ou 100.000 à 200.000F CFA en occasion, suffit pour exercer l'activité<sup>26</sup>. Or, l'activité de moto- taxi comme toutes les autres activités, est codifiée par des décrets y afférents et plus récent en date est ce qui fait fois.

Les différents décrets relatifs à la l'encadrement de l'activité de moto-taxi sont sensiblement les mêmes. L'article 11 du décret de 2008 n'ayant pas été concerné par la révision de 2013, ainsi que l'article 4 du dernier décret stipulent que l'accès à la profession de conducteur de moto est subordonné à un certain nombre de conditions :

- être âgé de 18 au moins, s'inscrire au registre de commerce et du crédit mobilier pour les personnes physiques et morales, s'inscrire au registre de transporteur par motocycle ;
- être titulaire d'un permis de conduire catégorie A ; avoir la détention d'un certificat de visite technique en cours de validité, la détention d'une police d'assurance en cours de validité délivrée par une compagnie d'assurance agréée ;
- être titulaire d'un certificat de capacité de catégorie « MT », d'une carte de transport public dite carte bleu, la possession d'une carte de contribuable
- l'obtention d'une licence spéciale de transport de catégorie S2 et d'une carte de transport public routier ;

<sup>24</sup> ADDT, Décret N° 2008/3947/PM du 31 Décembre 2008 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocyclettes à titre onéreux dans les zones périurbaines et rurales, Bertoua, 31 janvier 2022.

<sup>25</sup> ADDT, Décret N° 2013/7016/PM du 30 Juillet 2013 modifiant et complétant les articles 2, 4, 12,13 et 14 du décret de 2008, Bertoua, 31 janvier 2022.

<sup>26</sup> F. Kengne, *Cameroun : Jardin sacré de la débrouillardise*, Paris, Harmattan, 2015, p. 94.



- s'acquitter de l'impôt libérateur, l'acquittement du droit de timbre automobile (vignette)<sup>27</sup>

Dans le décret de 2013, les alinéas 2 et 3 de l'article 13 précisent que le port du casque et celui du gilet sont obligatoires pour les conducteurs. Néanmoins, la couleur du gilet est définie par la commune du ressort territorial du conducteur. Dans la ville de Bertoua, les conducteurs de moto-taxi se sont toujours distingués dans la circulation par leurs uniformes. La confection des gilets avait été le fruit d'un long combat acharné des exécutifs communaux qui se sont succédés dans cette ville<sup>28</sup>. Cela ne sous-entend pas que les autres conditions sont négligeables. L'obtention de tous ces documents nécessite en fin de compte, la présence d'une moto remplissant les caractéristiques d'ordre générales<sup>29</sup>.

### **1.3- Conditions liées à la qualité de l'engin**

L'accès à la profession de conducteur de moto-taxi nécessite une moto dotée des accessoires nécessaires conformément à la réglementation en vigueur. C'est ainsi que les décrets du Premier Ministère en rapport à l'exploitation des motos-taxis à titre onéreux sont de commun accords en ce qui concerne la qualité de l'engin. Celui de 2013 stipule en son article 12 que toutes les motos avant leur mise en circulation doivent :

- être immatriculées par les services territorialement compétant du ministère chargé du transport ;
- posséder un numéro d'identification attribué par la commune du ressort du lieu d'exploitation<sup>30</sup>.

En son article 13, le décret prévoit les différents accessoires et équipements dont les motos doivent disposer. Il s'agit de :

- un réservoir de carburant peint en jaune ;
- un siège à deux places y compris celle du conducteur ;
- un trousseau de dépannage, deux rétroviseurs, un dispositif complet d'éclairage et de signalisation, un dispositif de freinage fonctionnel, un avertisseur sonore ;

<sup>27</sup> Analyse du décret n° 2008/3947/PM du 31 Décembre 2008, Chapitre II, Section III, Art.11, p. 3.

<sup>28</sup> Analyse du décret n° 2013/7016/PM du 30 Juillet 2013, Art 3, Alinéa 3, p. 3.

<sup>29</sup> B. Sangon, "Gide du moto taximan...", p. 6.

<sup>30</sup> Analyse du décret n° 2013/7016/PM du 30 Juillet 2013, Art 13, pp. 2-3.

- un casque de protection pour le conducteur, un casque de protection pour le passager, un pare choc avant et arrière<sup>31</sup>.

L'activité de moto-taxi dans la ville de Bertoua est exclusivement encadrée par les dispositions des décrets gouvernementaux qui encadrent cette activité au plan national. Compte tenu du fait que cette ville fait partie intégrante du territoire national, les autorités en charge de la gestion de cette activité au niveau local s'imprègnent de ces documents pour pouvoir réguler ce secteur d'activité chacune en fonction de ses responsabilités.

**Tableau n° 8 : Récapitulatif des conditions et couts d'accès à la profession de moto-taxi**

<b>Éléments à fournir pour être moto-taximen</b>	<b>Services ou lieux d'obtention</b>	<b>Validité</b>	<b>Coûts prévisionnels en FCFA</b>
Permis de conduire de catégorie A	Ministère des transports	10 ans	25.000 à 30.000
Capacité MT	Ministère des transports	10 ans	20.000 à 25.000
Licence spéciale de transport catégorie (SMT)	Ministère des transports Service régionale des transports routiers Délégation départementale des transports	Incessible	25.000
Un motocycle	Sur le marché	Indéterminée	350.000 à 450.000 100.000 à 200.000
Plaque d'immatriculation CEMAC	Ministère des transports	Incessible	5000 à 10.000
Carte grise	Ministère des transports	Incessible	20.000
Numéro d'identification	Ministère des transports	Incessible	5000
Numéro d'identification	Commune du lieu d'exploitation	À vie	2000
Certificat de visite technique pour moto de 7 mois et plus	Entreprises privées (concessionnaires)	Indéterminée	Indéterminé
Police d'assurance en cours de validité	Compagnie d'assurance agréée	1 an	25.000
Impôt libératoire	Commune du ressort du lieu d'exploitation	3 mois	3000 à 3500
Deux casques	Point de vente publique	Indéterminée	15.000 à 20.000/ par casque
Stationnement	Commune du ressort d'exploitation	3 mois	2500 en moyenne

<sup>31</sup> Analyse du décret n° 2013/7016/PM du 30 Juillet 2013, Art 13, pp. 2-3.

Un gilet	Commune du ressort du lieu d'exploitation	Indéterminée	3000
Réservoir peint en jaune	Garage auto et moto	Indéterminée	2000
Vignette moto	Commune Bureau d'impôts	1 an	2.000
<b>Totaux</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>504.500 à 650.000</b> <b>254.000 à 355.000</b>

**Source :** Jean-Louis Woabouf Nana, à partir de la lecture des décrets relatifs à l'encadrement de l'activité de moto-taxi au Cameroun, de l'enquête aux près des motos-taximen et des informations obtenues au prêt des différentes institutions en charge du transport par moto-taxi de Bertoua.

Le tableau récapitulatif ci-dessus nous donne un aspect de la somme d'argent à déboursier pour exercer en tant que conducteur de moto-taxi dans les normes en vigueur. Ainsi, il faut déboursier entre 254.000 et 355.000 pour une moto acquise en seconde main ou entre 504.500 et 650.000 pour une moto neuve. Ce qui représente un énorme coût pour eux.

## 2- Modes de fonctionnement de l'activité de moto-taxi

Parler du mode de fonctionnement de l'activité de moto-taxi dans la ville de Bertoua revient tout simplement à présenter comment cette activité s'organise au quotidien dans cette ville.

### 2.1- Répartition spatiale et tarifs de transport

#### a- Répartition spatiale des conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua

Depuis le début de la décennie 1990, l'activité de moto-taxi avait trouvé une place au sein du système de transport urbain de la ville de Bertoua qui, était constitué des taxis de ville exclusivement. Peu à peu, cette activité mena une bataille avec le système de transport déjà présent et l'éjecta pour se positionner en première ligne dans le transport des personnes ainsi que leurs biens<sup>32</sup>.

À partir de la matinée, aux environs de 06 heures, les rues de la ville sont inondées par ces engins à deux roues qui arpentent les différentes artères et ce, non seulement en longueur de journée mais aussi, tard dans la soirée et dans la nuit. Le matin, ils transportent les élèves qui se rendent à l'école, pratiquement jusqu'à 8 h. À la suite des élèves, place aux travailleurs et étudiants qui louent leurs services pour respectueusement se rendre dans leurs différents lieux de services et les campus

<sup>32</sup> J. Youta, "La mototaxi entre pauvreté, chaumage, et insécurité à Yaoundé", In, *Cameroun, Jardin sacré de la débrouillardise*, Paris, Harmattan, 2015, p. 97.

universitaires. Puis, c'est autour des ménagères qui se rendent soit au marché ou alors, qui partent rendre visite à une connaissance. Le reste de la journée n'est pas trop mouvementé pour ces derniers. Le travail recommence encore autours de 15 h 30 min avec la sortie des élèves de l'école du primaire et du secondaire. C'est autour de 17 heures et plus avec le transport des travailleurs de leurs lieux de travail en destination de leurs quartiers d'habitation. Le reste de la soirée et la nuit est le plus réservée à ceux-là qui reviennent d'un voyage<sup>33</sup>.

Les conducteurs de moto-taxi de cette ville sont présents sur tout l'espace de la ville. Tandis que certains sont facilement repérables du fait qu'ils se garent aux différents carrefours de la ville, à l'entrée des marchés, devant les stations-services, devant les agences de voyages et près des services administratifs, à l'attente des potentiels clients, d'autres quant à eux ne cessent de rouler le long des artères de la ville se rapprochant des personnes placées en bordure de routes qu'ils considèrent comme des clients. L'usage des services de la moto-taxi pour se déplacer est quasi incontournable dans cette ville surtout pour celles des populations ayant un revenu faible pour s'offrir une voiture personnelle. Il est presque impossible de se déplacer dans la ville de Bertoua sans faire recourt au service d'un conducteur de moto. Ils sont présents partout tant au centre-ville que dans les quartiers urbains ou périphériques de la ville<sup>34</sup>.

La clientèle de ce secteur d'activité dans la ville est identifiée au sein de la quasi-totalité de la population. Le transport par moto-taxi depuis les années de la crise est le moyen de transport le plus dominant dans cette ville malgré la présence de quelques taxis de ville qui se battent à exister.

Il y a d'autres qui sont spécialisées dans la fréquentation des zones périurbaines et des villages avoisinants la ville. Ils sont souvent qualifiés par le toponyme de moto "longue ligne" en raison des longues distances qu'ils parcourent. Dans la ville, ils se localisent au lieudit "Ancienne gare routière" au quartier Ndemnam. Les liaisons généralement parcourues varient entre le centre urbain et les petits villages avoisinants ; Bertoua-Deng-Deng ; Bertoua-Nganké ; Bertoua-Kaigama, Bertoua-Gbakombo et vice versa.

Dans la ville de Bertoua, la moto-taxi va partout. En longueur de journée, ces conducteurs de moto-taxi explorent tous les itinéraires de cette ville. Le matin, ils quittent généralement les quartiers de la périphérie pour rallier le centre-ville. Dans la soirée, la population transportée le

---

<sup>33</sup> Mouzié Patrice, 42 ans, Conducteur de moto-taxi dans la ville de Bertoua, Banvelé, 14 février 2022.

<sup>34</sup> Abal Christiane, 56 ans, Enseignante, Bodomo, 14 février 2022.

matin, quitte le centre-ville en direction des quartiers périphériques à nouveau. Les itinéraires les plus fréquentés par cette activité sont entre autre : Bodomo- Nkolbikon ; Nkolbikon-Bodomo en passant par Banvelé menant au quartier Bonis à la sortie sud la ville, Bodomo-Enia, Enia-Bodomo, Bodomo-Kano, Kano-Bodomo qui, passe par le quartier Yadémé en direction de la sortie nord de la ville. À partir de ces principaux itinéraires, le reste des quartiers de la ville sont desservis. La pratique de l'activité de moto-taxi dans cette ville, n'as pas de zone interdite à la circulation. La moto-taxi va partout, arpente toutes les rues. C'est le principal moyen de transport urbain dans cette ville. Son usage est quasi incontournable voire inévitable<sup>35</sup>. La planche ci-dessous atteste la répartition spatiale des conducteurs de mototaxi dans la ville de Bertoua.

**Photo n°3: Répartition spatiale des conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua**



**Source :** Cliché Jean-Louis Woabouf Nana, Bertoua, 04 février 2022.

**b- Tarification des transports**

Le coût du transport par moto dans cette ville est fixé de commun accord entre le conducteur et le client. Les tarifs sont fonctions de la distance et de la période de la journée. En journée, c'est-à-dire entre 5 h et 21 h, ce prix varie entre 100 FCFA et 300 FCFA, et de 21 h à 5 h du matin ce

<sup>35</sup> Entretien groupé avec les conducteurs de moto-taxi des zones rurales, Ancienne gare routière, Ndemnam, 14 février 2022.

prix varie entre 200 FCFA et 700 FCFA. À côté de ce mécanisme de fixation de prix, à la distance, il y a aussi la location de moto la journée moyennant la somme 6000 FCFA ou encore, la location à l'heure moyennant la somme de 1000 FCFA ou 1500. À la fin, le locataire de l'engin doit remettre la moto au propriétaire avec minimum 1 litre de carburant dans le réservoir avant de remettre à son propriétaire. Aussi, le locataire de la moto doit se rassurer de ramener l'engin en bonne état et en cas d'irrégularité constatée, la moto est conduite chez le réparateur aux frais du locataire. Notons également que l'accès au service de la moto se fait en bordure des voiries bitumées, en terres, au niveau des points de regroupements des conducteurs le plus souvent localisés au niveau des carrefours et des grands axes<sup>36</sup>.

Les conducteurs de moto pratiquent aussi des courses que l'on qualifie de dépôt. Il s'agit des particuliers qui pour effectuer ou vaquer à leurs occupations dans la ville, ont besoins de la prestation d'un chauffeur de moto. À cet effet, de commun accord, avec le conducteur, et suivant la durée du service rendu le montant de la prestation est fixé bien avant la réalisation effective de l'activité. Dans la plupart des cas, ce genre de service se facture à l'heure et le prix varie entre 1500 et 2000 FCFA<sup>37</sup>.

L'on peut aussi dire que le coût de la moto peut être revu à la hausse ou à la baisse par le conducteur en fonction de l'accoutrement du client qui sollicite son service. Lorsqu'il fait beau temps, les conducteurs pratiquent les tarifs raisonnables et parfois, ils se font les coups bas entre eux en réduisant les tarifs. Il faut souligner qu'en période de pluies et aussi aux heures de pointe dans la ville, les prix sont de fois revu à la hausse par certains d'entre eux. Les conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua ne transportent pas exclusivement les personnes. Certains d'entre eux transportent également des marchandises et autres objets sur leurs les motos. Ils sillonnent sans cesse des agences de voyages par ce que pour eux, cela rapporte plus d'argent. Le tarif minimum en fonction de la distance est d'au moins 500 FCFA<sup>38</sup>.

## **2.2- Typologies des contrats de travail et formes d'indemnisations**

### **a- Typologie des contrats de travail**

---

<sup>36</sup> Mbelé Dacise, 31 ans, Conducteur de moto-taxi, Mokolo Safari, 14 février 2022.

<sup>37</sup> Idem.

<sup>38</sup> Mpouam Hugor, 30 ans, Conducteur de moto-taxi, Enia, 14 février 2022.

L'activité de moto-taxi dans cette ville, s'organise autour de trois catégories de contrats de travail. Il s'agit des conducteurs permanents ou propriétaires, les conducteurs temporaires et les conducteurs occasionnels.

En ce qui concerne les conducteurs permanents, ils se subdivisent en deux groupes : d'un côté les conducteurs locataires et de l'autre les conducteurs propriétaires. Les formules contractuelles entre le propriétaire et le conducteur sont simples : il peut s'agir d'une location-vente ou d'un paiement au rendement<sup>39</sup>.

### **b- Le paiement au rendement**

Le paiement au rendement est un système dans lequel le conducteur prend une moto en location journalière chez un particulier ou un propriétaire et en règle le montant à la fin de la journée<sup>40</sup>. Le supplément est considéré comme son salaire. À cause de nombreux abus, cette forme n'est plus trop monnaie courante dans ce secteur d'activité dans la ville. En réalité, de nombreux motos-taximen, font croire à l'existence des pannes fictives à répétitions, ne versant pas les frais de location de manière régulière. De même que les propriétaires des motos changent de chauffeurs du jour au lendemain à la connaissance d'une nouvelle personne qui inspire la confiance au détriment de la précédente personne. Dans le paiement au rendement, le conducteur ne fait pas le versement le dimanche. Cette journée là est la sienne et le total de la somme collectée lui appartient en totalité.

### **c- La location-vente ou remboursement**

La location-vente est la pratique qui est très répandue dans cette ville. Elle a été développée avec le temps surtout au moment où, le paiement au rendement commençait à poser beaucoup de problèmes. C'est une location avec option d'achat de manière indirecte voire un contrat dans lequel, la moto est mise à l'entière disposition d'un conducteur et en contrepartie. Ce dernier fait un versement hebdomadaire au propriétaire de l'engin. Au terme du versement couvrant la totalité du montant à verser, la moto lui appartient définitivement<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> Y. Feudjo, "Les jeunes bensikineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'Etat", In, *Presse des Sciences Po/Autrepart*, n°71, 2014, p. 103.

<sup>40</sup> Ngomane Armand, 31 ans, Conducteur de moto-taxi, Italie, 14 février 2022.

<sup>41</sup> Idem

Pour ce qui est du conducteur temporaire, ce sont des salariés et des ouvriers à faibles ressources qui pratiquent la moto pour obtenir un revenu supplémentaire afin de pouvoir gérer les imprévus. Ils exercent généralement le weekend et en semaine. La plupart du temps dans la soirée et parfois la nuit. À Bertoua, les moto-taximen agriculteurs font la moto en période de baisse d'activité agricole. Leur présence est faible et fonctionnelle en raison du calendrier agricole<sup>42</sup>.

Les conducteurs pratiquent la moto lorsque l'occasion s'y présente ou qu'il y a nécessité. Cette catégorie touche plus les adolescents pendant les congés, les vacances scolaires ou périodes de cessation occasionnelles des enseignements mais aussi et surtout, les weekends. La majorité de ces conducteurs sont généralement les élèves du secondaire. La pratique temporaire de l'activité de moto-taxi touche la quasi-totalité des personnes qui ont accès de manière temporaire à la moto. D'ailleurs, le terme "attaquant" désigne justement dans le vocabulaire de ces conducteurs de deuxième profession<sup>43</sup>.

Le milieu des conducteurs de moto-taxi est imprévisible du simple fait que, les stratagèmes se peaufinent au jour le jour. Dans les différents contrats d'exploitation règnent la confiance entre les différents protagonistes. Mais aussi, pour plus de confiance, il arrive que les propriétaires et employés prennent des engagements soit, dans une brigade de gendarmerie ou un poste de police, ou alors devant un huissier de justice surtout lorsqu'il s'agit du cas de la location-vente<sup>44</sup>. L'objectif ici est d'anticiper les éventuelles maladroites des deux parties. Le reste de formes de contrats ne sont pas régies par la loi. Aucune réglementation n'existe à ce sujet. C'est une négociation de gré à gré. Chacun y va de sa propre expérience mais, il y a un standard qui est connu et respecté sur le prix moyen de la location d'une moto.

#### **d- Formes d'indemnisation**

Pour ce qui est des différentes formes d'indemnisations concernant les conducteurs propriétaires, les recettes de même que les charges d'entretien, de fonctionnement d'exploitation, et de maintenance de leurs engins les incombent. Pour les chauffeurs, il existe plusieurs situations de rémunération de ces derniers. Pour les conducteurs occasionnelles, les conducteurs temporaires

---

<sup>42</sup> Bidja Boris, 35 ans, Agriculteur et conducteur de moto-taxi temporaire, Mokolo 3, 16 février 2022.

<sup>43</sup> Singa George, 19 ans, Élève en classe de Tle et conducteur de moto-taxi occasionnel, Tsigaza, 05 février 2022.

<sup>44</sup> Kanga Florentin, 48 ans, Exploitant de mototaxi, Tidamba, 17 février 2022.



et ceux-là qui pratiquent le paiement au rendement, le versement de la recette est journalière et le prix varie entre 3000 FCFA et 4000 FCFA par jour en fonction de l'état de la moto, excepté le jour choisi pour le conducteur de la moto. Le plus souvent, si la recette journalière excède le prix initial le reste du gain est la propriété du conducteur. Dans ce cas, les pannes légères qui surviennent sur la moto sont réparées par le conducteur. Mais, en cas de panne grave, c'est le propriétaire qui s'en occupe<sup>45</sup>.

Les mécanismes qui permettent aux conducteurs de moto de devenir propriétaire sont très répandus dans la ville. Les grands propriétaires le plus souvent, détenteurs de plusieurs motos, mettent en place une politique avec le chauffeur sur une période bien définie et déterminée. Pendant cette période, le chauffeur travaille et verse une somme d'argent pour couvrir le prix de vente dans le but d'acquérir la moto et d'en devenir le propriétaire. Dans ce cas, les frais d'entretien et de maintenance de la moto sont à la charge du chauffeur qui considère les frais de réparation versés au propriétaire. Généralement, dans ce type de contrat, les frais se versent de manière Hebdomadaire et la somme varie entre 20.000 et 23.000 FCFA en fonction des clauses<sup>46</sup>.

### **2.3- Organisation syndicale de l'activité de moto- taxi**

L'activité de moto-taxi dans la ville de Bertoua, depuis les temps qui avaient succédé sa mise en place, fut organisée d'abord au tour d'une organisation associative puis, par la suite, au tour d'une organisation syndicale. Cette activité, débutée dans la ville à suite d'une pénurie de moyens de transport, fut largement combattue par l'autorité administrative de cette ville comme un peu partout. À Bertoua, l'administration provinciale l'accusait d'être le moyen le plus rapide de distribuer la mort arguant que la ville de Bertoua n'avait pas besoin de moto-taxi dans son système de transport urbain<sup>47</sup>. Face à cette bataille acharnée de l'administration, et la publication du tout premier décret encadrant cette nouvelle activité au plan national, l'administration provinciale ne cessa de faire pression sur ce secteur d'activité. Pour contrer cette pression administrative de plus en plus persistante, les conducteurs de moto-taxi, de commun accord, vont se retrouver au tour de l'Association Provinciale des Motos-taxis de l'Est (ASPROMOT) en 1996 pour mieux faire face et de manière méthodique à la pression administrative<sup>48</sup>. Menacés par les tracasseries

---

<sup>45</sup> Kanga Florentin, 48 ans, Exploitant de mototaxi, Tidamba, 17 février 2022.

<sup>46</sup> Haminou, 27 ans, Conducteur de moto-taxi, Ekombitié, 17 février 2022.

<sup>47</sup> Bouba Maigadji, 64 ans, Syndicaliste et conseiller n° 2 auprès du Synamotac-Est, Ndemnam, 03 mars 2022.

<sup>48</sup> Idem.

administratives pas souvent clarifiées, et avec l'existence du Syndicat National des Conducteurs de Moto-taxi du Cameroun, les leaders de cette association voulurent ajouter plus de visibilité et de tonus à leur association tout en étendant son périmètre d'action. Ils entreprirent alors des démarches pour affilier l'association au Syndicat National. Par la suite, en 2004, la fraction Est du syndicat national fut implantée sur le toponyme de Syndicat National des Conducteurs de Moto-taxi de l'Est en remplacement de l'association qui elle avait une portée pas très étendue et ne se limitait qu'au ressort de la ville de Bertoua<sup>49</sup>.

Depuis lors, c'est le SYNAMOTAC-Est qui organise l'activité de moto-taxi dans cette ville. Il est l'intermédiaire entre l'administration, les collectivités territoriales décentralisées et les conducteurs de moto. Outre ces autres fonctions, il s'occupe particulièrement de l'identification des nouveaux venus dans le secteur d'activité mais aussi, joue un rôle capital dans l'acquisition du gilet auprès de ceux-là qui assurent la production de cette pièce indispensable pour la pratique du métier dans la ville. Depuis la commune urbaine aux communes d'arrondissement en passant par la communauté urbaine, l'univers du transporteur de moto-taxi est devenu complexe dans sa gestion. Le syndicat se trouve parfois incapable d'encadrer l'activité dans son ensemble surtout en ce qui concerne le respect complet de la réglementation par ces membres. Les arrivées dans cette profession se succèdent au jour le jour dans cette ville<sup>50</sup>.

### **3- Motos-taxis à Bertoua : un secteur d'activité hétérogène**

Ici, il est question de montrer que le secteur d'activité de moto-taxi dans cette ville est un secteur qui accueille tout le monde sans distinction d'âge, de niveau scolaire et même aussi de marque de moto.

#### **3.1- Catégorie de chauffeur par l'ancienneté**

Dans la ville de Bertoua, l'activité de moto-taxi a laissé drainer avec elle, des générations de conducteurs qui ne se différencient pas tellement. L'on peut distinguer trois grandes générations qui se sont inscrites au cours du temps.

---

<sup>49</sup> Mangue Armand, 38 ans, Syndicaliste et secrétaire général n° 2 au Synamotac-Est, Ndemnam, 03 mars 2022.

<sup>50</sup> Idem.

### **a- Première génération de conducteurs**

Les motos-taximen de la première génération sont ceux-là qui ont débuté l'activité de moto dans cette ville. Ils ont exercé cette activité de la genèse au années 2000 pour les plus résistants. Ils faisaient la moto parce qu'ils avaient perdu leurs emplois lors de la crise ou alors, que leurs activités économiques avaient pris un gros coup. Pour la plupart, ils étaient des chefs de familles et pour assurer la gestion familiale, ils avaient fait recours à l'activité qui ne nécessitait que l'appropriation d'une moto<sup>51</sup>.

### **b- Deuxième génération de conducteurs**

Les motos-taximens de la deuxième génération, sont ceux-là qui ont directement succédé la première génération et ont assuré la relève de l'activité. Ils sont plus nombreux en termes de chiffre que ceux de la première génération. Ils ont exercé l'activité de 2000 à 2008 pour les plus résistants. Ils ont fait la moto parce que, faute de trouver un emploi avec une bonne rémunération dans les secteurs d'emploi publics ou privés. Certains d'entre eux avaient volontairement abandonné leurs activités d'origines du fait que l'activité de moto rapportait plus en termes de gain<sup>52</sup>.

### **c- Troisième génération de conducteurs**

Les motos-taximens de la troisième génération, sont ceux-là qui ont remplacé ceux la deuxième génération et continuent de mener l'activité. Ils sont de plus en plus nombreux que ceux de la génération précédente. Ils exercent le métier entre 2008, 2013 et au-delà. Cette génération est constituée de diplômés qui ont du mal à se trouver un emploi que ce soit dans le secteur public ou privé. Ils ont donc trouvé un moyen de gagner leurs vies en attendant d'éventuelles opportunités. La plupart d'entre eux, disent mener cette activité pour un temps<sup>53</sup>. Le tableau ci-dessous démontre l'évolution du nombre de conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua.

---

<sup>51</sup> Bouba Maigadji, 64 ans, Syndicaliste et conseiller n° 2 auprès du Synamotac-Est, 03 mars 2022.

<sup>52</sup> Idem.

<sup>53</sup> Idem.

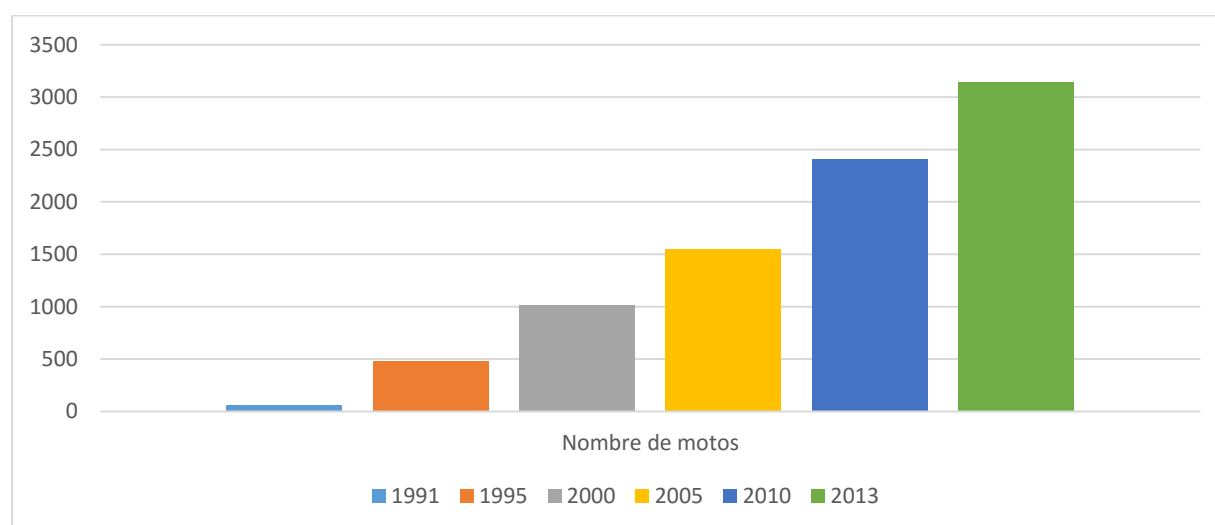
**Tableau n° 9 : Estimation de l'évolution du nombre de conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua de 1991 à 2013**

Années	1991	1995	2000	2005	2010	2013
Nombre de motos	65	480	1021	1557	2413	3140

**Source :** Jean-Louis Waobouf Nana, tableau réalisé à partir des données fournies par le Synamotac-Est, la Communauté Urbaine de Bertoua et les Mairies de Bertoua 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>.

Dans le tableau précédent, l'évolution du nombre de conducteurs explose et dépasse le seuil de 1500 entre 2005 et 2013. Cette explosion est du fait de la crise économique qui, avait poussé la population de cette partie du pays à réputation agricole d'abandonner la production des cultures de rente dont les revenus furent insignifiants, pour embrasser l'activité de moto-taxi dont le gain fut immédiat.

**Graphique n° 3 : Estimation de l'évolution des conducteurs de moto-taxi à Bertoua**



**Source :** Jean-Louis Waobouf Nana, réalisé à partir des données fournies par le Synamotac-Est, la Communauté Urbaine de Bertoua et les Mairies de Bertoua 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>.

D'après le graphique, l'on perçoit clairement l'activité de moto-taxi depuis 1991 n'a cessé de recevoir en son sein, un nombre important de personnes. Dans cette ville, de 1991 à 2013 cette activité n'a cessé d'accueillir à une vitesse croissante les nouveaux pratiquants.

### 3.2- Niveau d'instruction et âges diversifiés des conducteurs

Les transporteurs par moto-taxi dans cette ville sont de niveau d'instructions variées. Parmi eux, l'on dénombre aussi bien ceux qui n'ont que fait le cursus primaire et sont détenteurs soit d'un Certificat d'Étude Primaire Élémentaire ou d'un Certificat d'Étude Primaire (CEPE/CEP), ceux

qui ont fait un cursus secondaire et qui sont détenteur d'un Brevet d'Étude de Premier Cycle ou d'un Certificat d'Aptitude Professionnel (BEPC/CAP) ou encore d'un Baccalauréat (BAC). Dans cette fonction, on y retrouve aussi également ceux-là qui ont fait les études supérieures et qui procèdent une licence<sup>54</sup>. En réalité, dans la première génération de conducteur, l'on retrouvait plus ceux-là qui n'étaient que détenteur de diplôme de l'enseignement primaire et parfois aussi les titulaire d'un diplôme du secondaire le plus souvent celui de fin de premier cycle. Dans la deuxième génération, l'on retrouve à la fois ceux qui possèdent les diplômes du primaire et du secondaire surtout du second cycle. Dans la troisième génération, elle regroupe à la fois les diplômés du primaire, du secondaire complet mais aussi du supérieur. Le tableau ci-dessous démontre le niveau d'instruction des conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua. Le tableau ci-dessous, construit sur la base de d'un échantillonnage de 100 conducteurs de moto-taxi résume le niveau d'instruction des conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua.

**Tableau n° 10 : Répartition du niveau d'instruction des conducteurs de moto-taxi de Bertoua**

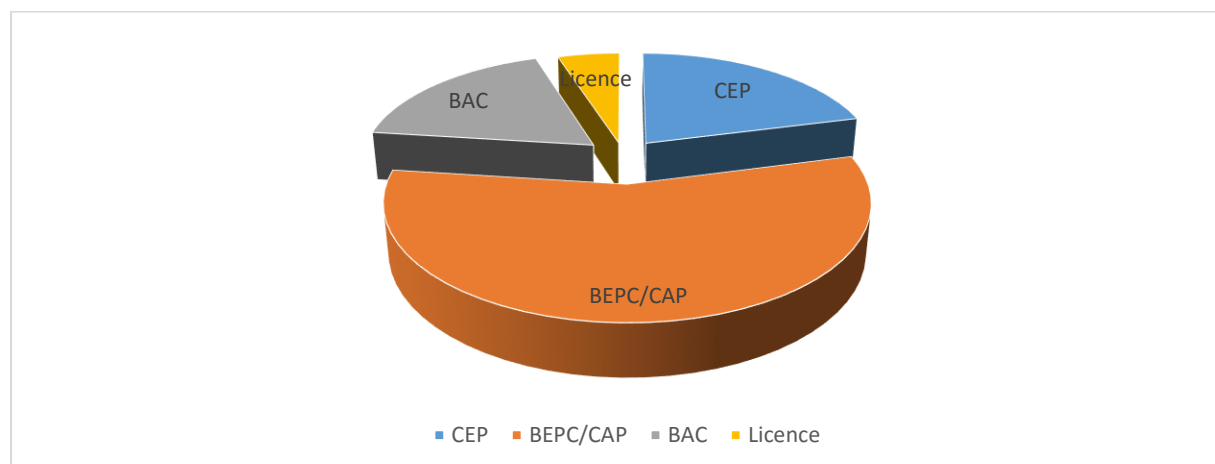
<b>Diplôme</b>	<b>CEP</b>	<b>BEPC/CAP</b>	<b>BAC</b>	<b>Licence</b>	<b>Total</b>
Effectifs	21	56	18	5	<b>100</b>
Pourcentages	21%	56%	18%	5%	<b>100%</b>

**Source :** Jean-Louis Woabouf Nana tableau réalisé à partir des données de l'enquête auprès de 100 conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, février 2022.

---

<sup>54</sup>Synthèse de l'analyse des données de l'enquête auprès de 100 conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, Février 2022.

#### Graphique n°4 : Répartition du niveau d'instruction des conducteurs de moto-taxi de Bertoua



**Source :** Jean-Louis Woabouf Nana, réalisé à partir des données de l'enquête auprès de 100 conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, février 2022.

D'après le graphique ci-dessus, l'on constate que la majorité des conducteurs de moto-taxi sont des diplômés du premier cycle de l'enseignement secondaire. Ensuite, la part revient aux diplômés d'un CEP. Ceux diplômés d'un baccalauréat occupe la troisième position. La part la plus petite revient aux diplômés de l'enseignement supérieur. La plupart d'entre eux, pour des raisons multiples et variées, s'y sont retrouvés. Tout cela s'explique par le fait que le niveau de vie du milieu ne permet pas un réel épanouissement financier. Après les études il n'est pas aisé de trouver un emploi. Ces derniers exercent cette activité pour un temps en attendant de trouver mieux ailleurs.

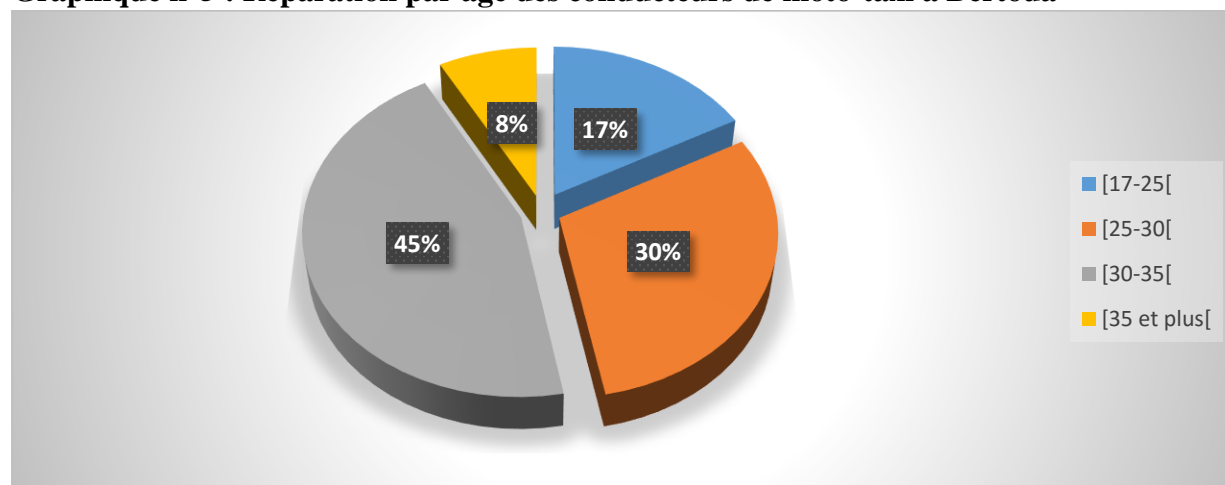
À côté du niveau d'instruction qui se trouve diversifié, il y a également la tranche d'âge qui varie d'un conducteur à un autre. Cette tranche d'âge varie de 17 ans pour les plus jeunes et 35 ans et plus pour les plus âgés. Que ce soit dans la première génération, la deuxième ou la troisième, les tranches d'âges étaient standard pour la plupart à l'exception de la première génération qui comptait les plus de 35 ans. Le tableau ci-dessous indique la répartition des âges des conducteurs de mototaxi dans la ville de Bertoua<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> Synthèse de l'analyse des données de l'enquête d'un échantillonnage de 100 conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, février 2022.

**Tableau n° 11 : Répartition par âge des conducteurs de mot-taxi à Bertoua**

Ages	[17-25[	[25-30[	[30-35[	[35 et plus[	Total
Effectifs	17	30	45	8	<b>100</b>
Pourcentages	17%	30%	45%	8%	<b>100%</b>

Source : Jean-Louis Woabouf Nana, Tableau réalisé à partir des données de l'enquête auprès de 100 conducteurs de moto-taxi, février 2022.

**Graphique n°5 : Répartition par âge des conducteurs de moto-taxi à Bertoua**

Source : Jean-Louis Woabouf Nana, réalisé à partir des données de l'enquête auprès de 100 conducteurs de moto-taxi, février 2022.

Du diagramme ci-dessus, l'on remarque que les tranches d'âges des conducteurs de moto-taxi la plus élevée sont celles comprises entre 30-35 ans et 25-30. La présence de ces tranches d'âge dans ce secteur d'activité est le fait de la difficulté de trouver un emploi dans les entreprises publiques et privées. Ils exercent cette activité dans le but d'avoir un revenu.

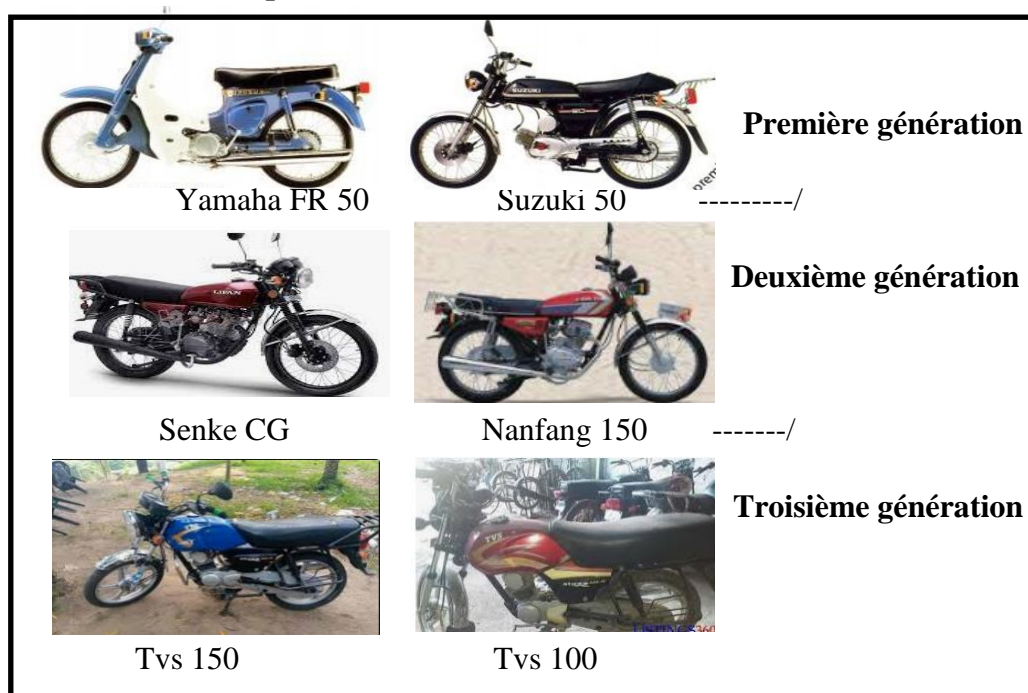
### 3.3- Diversité des marques d'engins à deux roues

Depuis sa genèse dans la ville de Bertoua, l'activité de moto-taxi a entraîné avec elle, une panoplie de marque de moto en son sein. Dès la genèse de cette activité, ce sont les motos de marque Yamaha BR de couleur bleu qui furent introduites dans ce mode de transport dans la ville. Par la suite, les motos de marque Yamaha FR 50 RT 75 avaient complété le parc de moto de cette activité. Toutes ces motos, pour la plupart de marque japonaise, furent acheminées au pays par des opérateurs économiques français. Dans la ville de Bertoua, ces motos étaient vendues par la société d'équipement et le prix variait entre 1.000.000 et 1.500.000 FCFA<sup>56</sup>.

<sup>56</sup> Nsangou Ali, 65 ans, Ancien conducteur de moto et propriétaire de garage de moto, Yadémé, 02 mars 2022.

La porosité de la frontière nigérienne grâce au réseau de contrebande bien installé tout le long, permit au transport par moto, d'accueillir une nouvelle marque de moto. Il s'agissait de la moto Suzuki 50 dite « chien noir » à cause de la couleur du réservoir. Plus longue et plus rapide, elles avaient requis la préférence des usagers pour leurs élégances et leurs hauteurs qui conféraient une bien-meilleure posture que les autres. Le principal atout de cette moto fut le fait qu'elle permettait de transporter les charges sur son réservoir<sup>57</sup>. Par la suite, place avait donc été faite aux motos chinoises. L'on peut citer : *Kymco*, *Sanili*, *Nanfang*, *Macat*, *Tvs* qui avaient pris l'exclusivité de la pratique depuis leurs introductions. Les préférences en termes de moto ont tellement muté dans cette ville. Depuis l'avènement de la moto de marque *Tvs*, cette moto a gagné du terrain au sein du parc de moto-taxi de la ville. Elle est plus appréciée en raison de sa légèreté de son guidon et de son équipement plus confortable, sa facile manipulation dans la conduite et aussi à cause du relief plat de la ville<sup>58</sup>. La planche ci-dessous explique l'évolution de marques de motos dans le parc de moto de la ville de Bertoua.

**Photo n° 4 : Évolution du parc de moto-taxi dans la ville de Bertoua**



**Source :** Cliché réalisé par Jean-Louis Woabouf Nana, à partir des éléments de l'enquête de terrain menée avec les conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua et des réparateurs moto, Bertoua, février 2022.

<sup>57</sup> Nsangou Ali, 65 ans, Ancien conducteur de moto et propriétaire de garage de moto, Yadémé, 02 mars 2022.

<sup>58</sup> Nanga Hugues, 32 ans, Conducteur de moto-taxi, Nkolbikon, 02 mars 2022.



En définitive, le fonctionnement de l'activité de moto-taxi dans la ville de Bertoua passe par le respect d'un certains nombres de conditionnalités qui sont pensées et mises en œuvre par le gouvernement. À travers les trois décrets en rapport avec la structuration du secteur de moto-taxi, le gouvernement visait à conformer tant le conducteur et son engin avant d'occuper les rues de la ville. D'autre part, cette activité est organisée par des conducteurs qui sont d'origines diversifiées et qui, font recours aux engins à deux roues de marques différentes. Les conditions de travail diffèrent en fonction des besoins de tout un chacun. Jeunes, vieux et moins vieux font la force de ce mode de transport dans cette ville<sup>59</sup>.

### **III- DYNAMISME SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'ACTIVITÉ DE MOTO-TAXI À BERTOUA**

L'activité de moto-taxi dans sa pratique, génère des avantages tant pour le conducteur de moto-taxi que pour la population qui vaque à leurs occupations quotidiennes. De plus, cette activité permet aux collectivités territoriales décentralisées comme les mairies, de tirer profit au travers de l'impôt induit à ce secteur d'activité. Cette dernière a entraîné avec elle un nombre important d'activités connexes qui sont dépendantes d'elle.

#### **1- Retombées sociales de l'activité de moto-taxi**

Parler des retombées sociales de l'activité de moto-taxi revient tout simplement à présenter les services rendu sur le plan social dans la ville de Bertoua étant donné le fait que la moto est quasi inévitable dans cette ville pour des besoins de déplacement.

##### **1.1- Motos-taxis à Bertoua au service de la population**

Face à l'insuffisance des moyens de transport public en zone urbaine et rurale, une grande partie de la population qui n'a pas les moyens d'accès à la voiture personnelle, fait recours à l'activité de moto-taxi pour pouvoir se déplacer en fonction de ses raisons<sup>60</sup>. Apparue dans cette ville au moment où le transport dans cette ville était problématique, elle avait capté avec succès les attentions de la population au point de devenir incontournable. Aussi, la moto est de plus en plus sollicitée parce qu'elle est rapide et offre une desserte à domicile<sup>61</sup>. En d'autre terme, la moto offre

---

<sup>59</sup> Synthèse de l'analyse des informations recueillies auprès d'un échantillonnage de 100 conducteurs de moto-taxi dans la ville, Bertoua, février 2022.

<sup>60</sup> Synthèse de l'analyse des données de l'entretien d'un échantillonnage de 100 usagers de moto-taxi dans la ville de Bertoua, février 2022.

<sup>61</sup> Mada Inès, 39 ans, Ménagère et usager de Moto-taxi, Nkolbikon, 28 février 2022.

cet avantage de déposer chacun devant sa porte même si son quartier d'habitation est le plus enclavé de la ville. Aussi, en plus de la rapidité et de la précision dans le transport, la moto permet aussi d'assurer la communication. En plus, la moto-taxi permet d'informer sur les grands événements qui se déroulent dans la ville. Leurs services sont souvent sollicités pendant les campagnes de propagandes politiques, les cérémonies à l'instar du mariage ou des obsèques. Au guidon de leurs motos, la main posée sur le klaxon, ils ne cessent de le presser le long de l'itinéraire la plupart des cas positionnés au-devant du cortège en fonction de la circonstance<sup>62</sup>.

## **1.2- Motos-taxis à l'origine d'une fonction socio-professionnelle**

Dans la ville de Bertoua, plusieurs jeunes se sont engagés à effectuer ce métier dans le but de subvenir à leurs besoins. À l'aide de motos neuves ou d'occasion, ces derniers assurent de jour comme de nuit les déplacements des personnes et de leurs biens moyennant une rémunération. Ils s'y sont engagés non seulement à cause du déficit de moyen de transport dans la ville, mais aussi à cause de la pénurie des emplois<sup>63</sup>. En réalité, c'est faute d'avoir trouvé un bon emploi qu'ils se sont lancés dans cette activité. Quotidiennement, ils sillonnent les rues du noyau central et des quartiers périphériques de la ville à la recherche d'une demande d'offre de transport. Ils sont disponibles partout, à toutes heures en toutes saisons et n'imposent pas aux usagers les délais de remplissage avant le départ. Ils transportent toutes catégories sociales et sont accessibles à toutes les bourses. Dans la ville, ils n'ont pas de parcs de stationnement aménagés. Seuls les carrefours de la ville leur servent déjà de lieu de stationnement. Aussi, ils stationnent également sur la voie publique pour transporter les clients qui font appel à eux<sup>64</sup>.

Bien que la concurrence soit acharnée entre eux, les motos-taximen font preuve d'une grande solidarité et s'entraident mutuellement. Quand un de leurs collègues vient de subir une injustice, ou ce qu'ils considèrent comme telle, de la part des forces de maintien de l'ordre ou de tout autre usager de la route, tous les autres volent à son secours. De plus, les conducteurs de moto-taxi sont organisés en syndicat pour mieux défendre leurs conditions de travail. Conscient du travail qu'ils abattent au quotidien, ceux de la ville de Bertoua et des environs avaient reçu une reconnaissance et des encouragements du chef l'État dans son traditionnel discours adressé à la

---

<sup>62</sup> Amougou François, 42 ans, Événementiel et promoteur culturel, Bodomo, 28 février 2022.

<sup>63</sup> F. Kengne, "Mototaxistes de ville malgré eux", In, *Cameroun jardin sacré de la débrouillardise*, Paris, Harmattan, 2015, p. 389.

<sup>64</sup> Ibid., p. 390

jeunesse le 10 février 2013. La fonction de conducteur de moto-taxi est dépourvue de contraintes patronales. La seule pression n'est que celui de l'attente de la recette journalière pour ceux qui ont des contrats journaliers. L'absence de contrôle et la liberté de la gestion du temps de travail convainquent ces derniers qu'ils sont des entrepreneurs individuels<sup>65</sup>.

## **2- Retombées économiques**

Parler des retombées économiques de l'activité de moto-taxi revient tout simplement à présenter les avantages que cette activité génère en termes de gain chez ceux qui la pratique, d'autant plus que cette activité a fait naître d'autres activités économiques qui sont liées à elle.

### **2.1- Motos-taxis : une activité aux sources de revenus différenciées**

“Même si le revenu journalier est petit au moins on peut manger!” une telle affirmation revenait en leitmotiv chez les transporteurs par moto de la ville comme principale raison d'exercer cette activité. La moto met à l'abri de l'oisiveté et de la faim. Le revenu journalier de ces conducteurs varie entre 4000 et 6000 FCFA de gain journalier<sup>66</sup>. Bien que dans les débuts, cette activité rapportait suffisamment pour couvrir les besoins essentiels de la famille, avec le temps, les choses ont bien changé à cause de l'effectif pléthorique de motos et la concurrence acharnée. La moto est jugée plus rentable pour ceux qui n'ont pas de charge familiale. Pour eux, c'est le moyen de préfinancer un autre projet. Dans ce cas, devenir transporteur par moto-taxi, résulte d'un calcul et la durée dans le métier est limitée. Pour les autres, parent d'un enfant ou de plusieurs, ils partagent leurs gains quotidiens au tour de la résolution des charges familiales. Les revenus de la moto permettent aussi la reconversion à d'autres activités. Pour certains, ils visent faire l'agriculture, l'élevage, l'artisanat ou le commerce par contre pour d'autres, la reconversion correspond à l'acquisition d'une deuxième ou d'une troisième moto pour d'être patron. La volonté de devenir patron est une aspiration dans l'univers des conducteurs de moto. Pour ceux qui aspirent à cela, c'est le signe d'une réussite dans l'échelle d'évolution de ces conducteurs. Être entrepreneur informel, propriétaire de motos ou patron est un idéal<sup>67</sup>.

---

<sup>65</sup> C. Kalieu, “Surgissement, prolifération et intégration...”, p. 149.

<sup>66</sup> Synthèse de l'analyse des données de l'enquête auprès d'un échantillonnage de 100 conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, février 2022.

<sup>67</sup> Idem.

Près du gain du conducteur, les municipalités perçoivent aussi les revenus issus de cette activité sous forme d'impôt libératoire qui est fixé à 3500 FCFA le trimestre<sup>68</sup>. Bien que reversé à la suite d'une bataille entre agents communaux et les acteurs de ce secteur d'activité. Malgré le fait que cet impôt soit payé de manière irrégulière, ces fonds contribuent au financement de certains projets de développement notamment l'entretien routier, preuve de la participation de ce secteur d'activité.

## **2.2- Motos-taxis à l'origine des activités économiques connexes**

L'activité de moto-taxi dans cette ville est à l'origine de bon nombre d'activités économiques qui sont directement liées à elle. Parmi ces différentes activités l'on retrouve : les ateliers de réparation de moto, les magasins de vente de moto et les stations-services

### **a- Ateliers de réparation et de vente de pièces détachées de motos**

Les ateliers de réparation de moto communément appelés garage, répandus le long des artères de la ville de Bertoua sont les acteurs incontournables pour ce transport. Ils sont considérés comme les "médecins" de moto et conditionnent ce transport. Souvent sous la responsabilité des garagistes, ils se chargent généralement de la réparation et de l'entretien de ces motos. Les pannes de la moto sont nombreuses mais les plus récurrentes varient entre la crevaison, le dysfonctionnement du système de freinage, les problèmes d'électricité et surtout le dysfonctionnement du moteur et la vidange. Le coût de réparation de ces pannes varie entre 300 et 5000 FCFA en fonction de la gravité et du matériel utilisé pour la réparation de ces pannes<sup>69</sup>.

Aussi, ces ateliers de dépannage sont également des lieux de vente des pièces de rechange, indispensables à la réparation de ces motos. Cela empêche pour la quasi-totalité des garagistes interrogés, les marches inutiles et les pertes de temps. Les garages de moto se localisent pour la part non loin des différents lieux de stationnement des conducteurs de moto-taxi de la ville. La photo ci-dessous illustre la présence des lieux de réparation de moto dans la ville de Bertoua.

---

<sup>68</sup> Anonyme, 40 ans, Agent communal en service à la mairie de Bertoua 1<sup>er</sup>, 40 ans, Nkolbikon, 08 février 2022.

<sup>69</sup> Kamga Mathieu, 38 ans, Réparateur de moto, Ndemnam, 08 février 2022.

**Photo n° 5 : Ateliers dépannages et vente des pièces détachées de motos dans la ville de Bertoua**



**Source :** Cliché Jean-Louis Woabouf Nana, Bertoua, 25 février 2022.

La première et la seconde image représentent les ateliers de réparation de moto-taxi dans la ville de Bertoua. L'atelier de la première image est situé au quartier Yadémé et celui de la deuxième image est situé au quartier Ndemnam non loin de l'ancienne gare routière.

**b- Magasins de vente des motos**

Les magasins de vente de moto répandus le long des rues de la ville de Bertoua sont d'une importance capitale pour les acteurs de ce secteur d'activité. En effet, se sont eux qui assurent la distribution en matérielle roulant indispensable pour cette activité. La majorité de motos vendus sont de marques chinoises et sont distribuées par des différents concessionnaires à l'instar de *Cocimencam, Grand Bazar, Tvs, Macat*. Le prix de la moto varie en fonction de la marque et est compris entre 350.000 et 510.000. Les motos les plus vendus sont celles de marque *Tvs* et sont plus prisées par les conducteurs de la ville<sup>70</sup>.

À côté des magasins, il y a le circuit de vente des motos deuxième main, qui n'est pas en reste et fait aussi bon marché. C'est le lieu où l'on revend des motos qui avaient été acquises neuves. Pour des raisons diverses, les propriétaires ont décidé de la vendre. Dans ce marché, le prix

<sup>70</sup> Tchinda Jule, 42 ans, Superviseur et Gérant de magasin de vente de Moto, Banvelé, 20 janvier 2022.

d'une moto varie entre 100.000 et 200.000 FCFA en fonction de l'état de la moto<sup>71</sup>. La photo ci-dessous atteste la présence des différents espaces de vente de moto dans la ville.

**Photo n° 6 : Magasin de vente de moto dans la ville de Bertoua**



Source : Cliché Jean-Louis Woabouf Nana, Bertoua, 25 février 2022.

La première et la seconde image représentent des espaces de commercialisation de moto dans la ville de Bertoua. Celui de la première image représente un magasin de vente de moto neuve situé au quartier Banvelé et celui de la deuxième image représente un espace de vente de moto seconde main situé au quartier Ndemnam.

**c- Stations-services**

Les stations-services sont indispensables pour le transport par moto. Elles assurent le ravitaillement en carburant sans lequel, la moto ne peut démarrer. Bertoua compte un bon nombre de stations-services qui assurent au quotidien la vente du carburant. Le matin, ces conducteurs de moto inondent ces espaces pour procurer leurs réservoirs de ce précieux liquide. Leurs taux de consommation varient le plus souvent entre 1500 et 2000 FCFA<sup>72</sup>. Parmi les structures qui assurent la distribution du carburant dans cette ville, l'on peut citer le groupe TOTAL, MRS, TRADEX, BLESSING, BOCOM qui comptent les stations-services éparpillées le long de la ville. Le prix du litre du carburant est uniforme et il est fixé par le gouvernement à l'échelle nationale. Ce prix peut être revu aussi bien à la hausse comme à la baisse. Avant la prolifération des stations-services dans la ville, il y avait des revendeurs de carburant qui assuraient la vente en détail de ce précieux liquide

<sup>71</sup> Ismaéla Issa, 43 ans, Propriétaire d'espace de vente de moto seconde main, Ndemnam, 20 janvier 2022.

<sup>72</sup> Anonyme, 38 ans, Pompiste dans une station-service de la ville de Bertoua, Banvelé, 1<sup>er</sup> février 2022.

aux conducteurs de moto-taxi dans la ville<sup>73</sup>. La photo ci-dessous démontre la présence de ces lieux de vente de Carburant dans la ville de Bertoua.

**Photo n° 7 : Stations-services dans la ville de Bertoua**



**Source :** Cliché Jean-Louis Woabouf Nana, Bertoua, 21 février 2022.

La première et la seconde image représentent des stations-services dans la ville de Bertoua. Celui de la première image représente la station-service MRS située au carrefour Bodomo et celui de la deuxième image représente la station-service TOTAL situé au quartier Banvelé.

Somme toute, l'organisation, le fonctionnement et l'impact socio-économique de l'activité de moto-taxi au sein de la ville de Bertoua se perçoit sous trois différents aspects. D'abord, dans cette ville, elle est organisée autour des institutions ministérielles dont les services régionaux et départementaux assurent une partie de la coordination. À côté de ces services, il y a les collectivités territoriales décentralisées constituées de la Communauté Urbaine de Bertoua et des Communes d'Arrondissement de Bertoua 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>, exercent aussi un droit de regard. Les conducteurs de moto-taxi et les clients constituent les entités indispensables à l'existence de cette activité. Ensuite, cette activité fonctionne autour d'une réglementation et des conditions de base d'accès à la profession. Elle est constituée des conducteurs et des passagers aux profils diversifiés et sa pratique

<sup>73</sup> Synthèse de l'analyse des données de l'enquête auprès d'un échantillonnage de 100 conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, février 2022.

s'étend sur toute la ville. En fin, elle a drainé avec elle, les activités telles que les réparateurs de motos, la vente de carburant et celles de motos dont elle dépend. Cette activité profite aussi à la population qu'elle satisfait. Elle permet aussi aux conducteurs d'avoir une place sociale respectable et cela leur permet de prendre soin d'eux et de leurs proches entourages. Le chapitre suivant analyse l'insécurité dont est cause cette activité dans la ville de Bertoua.



## **CHAPITRE 4: CADRE D'ANALYSE DE L'INSÉCURITÉ ENGENDRÉE PAR LES MOTOS-TAXIS DANS LA VILLE DE BERTOUA**

Dans cette partie, il est question de montrer comment l'activité de moto-taxi pose un problème de sécurité dans cette ville. De manière concrète, la première partie, consiste à clarifier la conception de l'insécurité, qui s'est construite dans le cadre du transport par moto-taxi dans la ville de Bertoua tout en présentant les acteurs en charge de veiller et maintenir la sécurité tant sur la route qu'au sein de la ville. La seconde partie, présente les différentes formes d'insécurité sur la route dont les motos-taxis sont causes dans la ville de Bertoua.

### **I- CONCEPT DE L'INSÉCURITÉ URBAINE**

Pour cette sous partie, il est judicieux non seulement de mettre en lumière et de clarifier la notion de sécurité urbaine mais aussi, de présenter les acteurs qui diligentent la lutte des comportements qui vont à l'écart des normes sociales.

#### **1- Notions et approche de l'insécurité urbaine**

La notion de l'insécurité urbaine peut être perçue comme une situation dans laquelle l'ordre public n'est pas seulement ou est mal assuré, mais aussi, un milieu où l'on se sent en danger dans un milieu urbain au sein d'une ville. C'est aussi un état d'inquiétude par rapport à un danger matériel ou moral ou un manque de stabilité, de fiabilité ou de garantie dans un domaine d'activité du milieu urbain<sup>1</sup>. L'insécurité urbaine peut aussi s'appréhender par ses conséquences. Parmi celles-ci, l'on note les agressions, les vols, les homicides, les accidents et bien d'autres<sup>2</sup>. La notion de l'insécurité urbaine induite aux motos-taxis est analysée sous le prisme de l'insécurité routière.

##### **1.1- Notion d'insécurité routière.**

La recherche d'un environnement de sécurité routière est un idéal recherché par tous les pays au monde. En effet, la sécurité est entendue comme l'état de tranquillité d'esprit et celui qui pense qu'aucun danger n'est à craindre ou encore, comme une situation dans laquelle l'individu

<sup>1</sup> *Le nouveau Larousse encyclopédique*, volume 2, Paris, Larousse, 2003, p. 423.

<sup>2</sup> J-L Mathieu, *L'insécurité*, Paris, PUF (Que sais-je ?), 1995, p. 21.

n'est exposé à aucun risque d'agression physique, d'accident de vol, de détérioration<sup>3</sup>. La recherche de cet idéal rencontre très souvent des obstacles. En réalité, l'une des particularités du transport routier réside dans le fait que plusieurs types de véhicules à la fois utilisent le même espace routier, de ce fait, lorsque les normes de circulation ne sont pas respectées, le système connaît des dysfonctionnements et entraves. Non seulement le bien-être des populations, mais aussi, développe un environnement d'insécurité routière<sup>4</sup>.

L'insécurité routière représente l'ensemble des dysfonctionnements générés par les conducteurs de moto-taxi. Il peut s'agir de tous les comportements déviants développés par ces derniers dans l'exercice de leur activité qui enfreignent l'ensemble des normes, des mécanismes et les mesures qui ont été prises par les différents acteurs en charge de la construction des infrastructures routières et de la gestion du trafic routier dans le but d'assurer la protection des usagers de la route ainsi que leurs biens. L'État est responsable de la sécurité totale et optimale de ces populations. La recherche d'un cadre approprié de sécurité routière est une préoccupation permanente. Dans la ville de Bertoua, l'État est représenté par ces services déconcentrés qui s'attèlent au quotidien à assurer ce travail régulier d'assainissement en vue d'assurer le bien-être des populations. L'activité de moto-taxi, draine avec elle un certain nombre d'écarts qui se dressent à l'opposé de la conformité<sup>5</sup>.

La recherche des stratégies pour mettre fin à tous ces comportements passe par plusieurs axes de réflexions qui sont à la fois liés à l'état des véhicules, à la qualité des infrastructures routières et aux comportements des usagers de la route.

## **1.2- Approches de lutte contre l'insécurité routière**

Le système de transport routier se compose de trois éléments qui interagissent entre eux à savoir : la route et son environnement, la circulation et les véhicules qui en font partie et en fin, les usagers qui occupent les véhicules ou les piétons<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> *Dictionnaire encyclopédique Larousse*, volume 1, Paris, Larousse, 1994, p. 926.

<sup>4</sup> X. Godard, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara: les temps de débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, 1992, p. 139.

<sup>5</sup> Ecole International des Forces de Sécurité (EIFORCES), "Motos-taxis : un phénomène de société vecteur d'insécurité", Bulletin d'analyse stratégique et prospective, n° 001, 2013, p. 14.

<sup>6</sup> M.Small, J. Ruiji, « La gestion de la sécurité routière en Afrique : un cadre de gestion pour les agences nationales et chefs de fils », Document de travail, Programmes de transports en Afrique SSATP, n° 101, 2014, p. 4.

### **a- Approche liée au véhicule de transport**

Un véhicule est un moyen de transport terrestre, le plus souvent autonome muni des roues. On distingue les véhicules légers, les véhicules à quatre roues, et à moteurs de poids réduits. Généralement, on compte dans cette catégorie, les voitures particulières et les véhicules utilitaires de petites tailles (camionnettes, mini bus, voitures bâchées). Les véhicules à moteurs qui sont des moyens de transport terrestre, autonomes, munis d'un moteur. On retrouve dans cette catégorie des automobiles, motocyclettes, poids lourds et auto cars. Les véhicules non motorisés. Ce sont des moyens de transport terrestre utilisant l'énergie humaine ou animale pour se déplacer. On retrouve ici les bicyclettes, les tricycles des charrettes à cheval et des chars à bœuf. La réflexion en matière de lutte contre l'insécurité routière se porte généralement sur les véhicules et vise à les rendre plus fiables (farinage, bon état) et mieux visible afin de prévenir les accidents mais aussi, de plus en plus, renforcer la protection qu'il offre en cas d'accident (casque et par choc). Le secteur du transport par moto-taxi dans la ville de Bertoua est encadré par des décrets par du premier ministre qui encadrent le secteur d'activité et donnent de manière détaillée les dispositions et les et accessoires dont le conducteur doit se procurer afin de garantir sa sécurité et celle de son client<sup>7</sup>.

### **b- Approche liée au comportement des individus**

Dans la ville de Bertoua comme partout ailleurs, les causes des accidents de la circulation sont humaines, c'est-à-dire liées aux comportements des usagers de la routes<sup>8</sup>. La conduite est d'abord avant tout dictée par un comportement humain et fait moins appel aux nouvelles technologies de l'information et de la communication. Elle fait plus appel aux analyses sociales et comportementales. Il est difficile de respecter les règles qui assurent d'abord sa propre sécurité. L'approche sur les comportements des individus doit déboucher sur les nouvelles recherches technologiques, pour adapter les outils de conduite aux comportements de ces individus. Aussi, à

---

<sup>7</sup> N. Mulrad, *Système de gestion de la sécurité routière. Une méthode diagnostique adaptable aux pays à faible revenu ou moyen revenu*, France, Institut Français des Sciences et Technologie des Transports de L'aménagement et des Réseaux, 2011, p. 24

<sup>8</sup> Association Mondiale de la Route (AMR), « Améliorer la sécurité des infrastructures de la route », Rapport général du séminaire international AIPCR-AGEPAR, Lomé, 2006, p. 4.

des modifications de la réglementation. Il s'agit ainsi de toute réglementation concernant l'usage des stupéfiants, la consommation de l'alcool, la conduite sans permis de conduire<sup>9</sup>.

### **c- Approche liée aux infrastructures routières**

Le plus souvent, les accidents de la circulation sont aussi liés au mauvais état de la route. Dans la ville de Bertoua, la voirie est en mauvais état. La quasi-totalité des routes tertiaires ne sont pas bitumées, il est même de celles secondaires sont en mauvais état. Cette approche liée aux infrastructures routières requiert des analyses de la part des équipements de la route, en matière de tracé, de revêtement, et d'équipement en matière de signalisation routière. Elle nécessite une mobilisation forte des pouvoirs publics en charge de la gestion de la ville. Elle doit penser à amener à des aménagements routiers mais également s'accompagner d'une politique d'entretien de la route<sup>10</sup>.

## **2- Instruments normatifs de lutte contre l'insécurité routière**

La politique mise en œuvre pour contrecarrer l'insécurité routière regroupe un ensemble de mesure prise dans la construction des infrastructures pour la circulation des véhicules afin d'assurer une utilisation optimale de ceux-ci et de garantir la sécurité des usagers. Ces normes peuvent être regroupées en norme de sécurité dans la construction des infrastructures et dans la mise en circulation des véhicules.

### **2.1- Normes de sécurité routière**

Pour ce qui est des normes de sécurité, celles de conception routière sont celles prises pour assurer une meilleure utilisation de la route. Elle permet la stabilité des véhicules et leur sécurité. Elle englobe la largeur de la chaussée, les accotements et trottoirs de l'emprise de la route. Celle de la chaussée est la surface revêtue de la route sur laquelle roule normalement les véhicules. Cet écart permet de déterminer la capacité d'une route et le nombre de voies requises. Les accotements se construisent sur la route en rase campagne et délimitent la chaussée en prenant l'évacuation des eaux et en assurant la circulation des piétons mais aussi, des véhicules en panne ou au repos. Les

---

<sup>9</sup> N. Mulrad, *Système de gestion...*, p. 26.

<sup>10</sup> Communauté Urbaine de Bertoua, "Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) : Rapport diagnostique et perspective de développement", Rapport n° III, Septembre 2012, p. 107.

trottoirs sont présents sur les routes du milieu urbain et sont soulevés par rapport à la chaussée par les bordures qui empêchent les véhicules de franchir facilement la chaussée afin de retrouver les piétons. Les écarts varient entre un et trois mètres. L'emprise de la route est la surface de terrain juridiquement affecté à la route et ses annexes. La largeur de l'emprise est au moins égale à trente mètres pour les autoroutes<sup>11</sup>.

Dans la ville de Bertoua, la majorité des routes utilisées pour le transport de la grande partie de la population vivant dans les quartiers souvent éloignés du centre urbain sont non bitumées. Le mode de transport approprié dans ces quartiers est celui par moto-taxi. Cette méthode de transport fait face à des infrastructures routières qui ne remplissent pas les conditions et les critères de sécurité faisant de ce mode de transport, un vecteur d'insécurité du fait du mauvais état des infrastructures.

## **2.2- Infrastructures de protection routières**

En ce qui concerne les infrastructures de sécurité routière, la signalisation routière ici vaut son pesant d'or. Il est question de l'ensemble des signaux construits par les constructeurs ou les ingénieurs de la route et mis à la disposition des usagers. Il existe quatre types de signalisation routière : la signalisation manuelle, la signalisation lumineuse, la signalisation horizontale et celle verticale. La signalisation routière permet de réduire les accidents et faciliter la circulation<sup>12</sup>.

La signalisation horizontale ou marquage routier est employée pour régler la circulation, avertir ou guider les usagers de la route. Elle est constituée des marques blanches sur la chaussée à l'exception des lignes zigzags indiquant des emplacements d'arrêts d'autobus qui sont jaunes, des marques temporaires d'arrêt chantier, qui sont jaunes et des marques en damier rouges et blancs matérialisant les débuts des voies de desserte. La signalisation horizontale est répartie en trois catégories : les lignes longitudinales, les lignes transversales, et les marques complémentaires<sup>13</sup>. Les lignes longitudinales sont celles qui sont soit continues, soit discontinues. Elles sont infranchissables que si elles sont discontinues. Les lignes transversales sont soit continues, soit discontinues. Quand elles sont continues, elles signalent à certaines intersections aux conducteurs. Ceux-ci doivent marquer un temps d'arrêts à la limite de la chaussée abordée et ensuite céder le

---

<sup>11</sup> A. Ngakam, Z. Ngoumbé, *Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) Cameroun*, Newyork et Genève, Nations Unies, 2018, p. 25.

<sup>12</sup> Ibid., p. 38.

<sup>13</sup> Idem.

passage aux véhicules circulant sur l'autre ou les autres routes et ne s'y engagent qu'après s'être assuré qu'ils peuvent le faire sans danger. Du moment où elles sont continues de 0, 15cm de largeurs, elles sont appelées « ligne des feux de circulation » et sont tracées aux intersections qui ne comprennent pas de passage pour piéton indiquant ainsi l'endroit où les véhicules doivent éventuellement marquer l'arrêt. Les marques complémentaires sont les flèches de rabattement qui, soit sont légèrement incurvées signalant aux usagers de la circulation d'après le sens des flèches, les voies qu'ils doivent emprunter, soient intercalés dans une ligne discontinue avertissant aux usagers que la ligne discontinue va prendre fin. Des flèches directionnelles situées au milieu d'une voie et signalant aux usagers notamment à proximité des intersections qu'ils doivent suivre la direction à prendre.

La signalisation verticale se définit comme l'ensemble des panneaux et idéogrammes qui se trouvent le long de la chaussée pour réguler la circulation. On la répartie en cinq grands groupes à savoir : les signaux de danger, les signaux de prescriptions ou d'ordre, les signaux de route à caractère prioritaire, les panneaux stop et enfin les signaux d'indication<sup>14</sup>. Les signaux de danger annoncent la présence d'un danger aux usagers afin de les pousser à adopter un certain type de comportement. Comme les panneaux de limitation de vitesse et les panneaux de vitesse imposés. Les signaux de la route à caractère prioritaire indiquent le caractère prioritaire d'une route sur une autre. C'est pourquoi dans la circulation, les routes à grande circulation ou routes principales sont prioritaires dans l'ordre de passage sur les routes secondaires ou tertiaires. Le panneau stop oblige les conducteurs à se rendre à l'évidence avant de s'engager sur une voie afin d'éviter la collision et la survenue d'un accident. Les signaux d'indication signalent la présence, la position ou l'approche de tous les obstacles pouvant causer un accident<sup>15</sup>.

### **2.3- Norme de mise en circulation des véhicules**

D'après la loi N° 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, l'usage des axes routiers ouvert à la circulation est réservé aux conducteurs de véhicules déclarés conformes aux textes en vigueur. Ces normes de mise en circulation des véhicules permettent d'assurer une utilisation sûre de ceux-ci afin de garantir la sécurité des usagers. Les nouveaux véhicules furent homologués par le ministre des transports au travers de l'arrêté n° 010/A/MINT

---

<sup>14</sup> A. Ngakam, Z. Ngoumbé, *Évaluation de la performance...*, p. 37.

<sup>15</sup> Ibid., p. 38.

du 23 février 1998 portant réglementation de l'homologation des véhicules et leurs dispositifs d'équipement<sup>16</sup>. Ainsi, les véhicules mis en circulation doivent respecter les normes de sécurité liées à la réduction de l'agressivité du véhicule vis-à-vis des usagers externes vulnérables, posséder des équipements en dispositif de sécurité passive tels que la ceinture de sécurité, l'airbag le casque pour les deux roues. Les normes de mise en circulation des véhicules ont pour objectif d'assurer la sécurité des usagers. Si elles sont bien respectées et mises en place, elles permettent de militer pour une utilisation moins dangereuse de la route. Peut-on cependant affirmer que seules les normes de conception routière et de mise en circulation des véhicules vont permettre de lutter efficacement contre l'insécurité routière ? Seule les mesures de sécurité ne suffisent pas pour lutter contre l'insécurité routière.

À côté des mesures de sécurité des véhicules, il y a aussi le contrôle technique des véhicules et l'identification des véhicules qui arpentent nos routes. La visite technique en générale, est l'opération qui s'applique aux véhicules destinées à la circulation. Elle permet l'inspection de l'ensemble des composantes du véhicule. Elle se subdivise en trois parties :

- la périodicité de la visite technique qui donne pour chaque catégorie de véhicule les conditions de renouvellement en fonction de l'exploitation et de l'âge du véhicule en vue d'éviter que les accidents ne surviennent du fait des caractéristiques techniques du véhicule ;
- les procédures de visites techniques et les conditions de délivrance des certificats de visite techniques ;
- les indications qui doivent porter ces derniers. Ces indications permettent de s'assurer de l'authenticité de la visite technique. Elles permettent aussi de faciliter le contrôle par les forces de maintien l'ordre et de savoir dans quel centre a été effectuée la visite pour des éventuels problèmes résultant de certains manquements<sup>17</sup>.

L'on doit relever que pour ce qui est des motocycles, la procédure de visite technique conforme aux décrets de 2013 modifiant et complétant certaines dispositions de celui de 2008, la

---

<sup>16</sup>Textes sur la protection du patrimoine routier, Loi n° 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier, Délégation Départementale du Ministère des travaux publics du Lom et Djérem, Bertoua, 10 mars 2022.

<sup>17</sup> CMM Sarl, *Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routière au Cameroun*, Ministère des Transports, 2012, p. 325.

visite technique est une recommandation faite dans le cadre de l'activité de transport par moto-taxi<sup>18</sup>.

De plus, les plaques d'immatriculations des véhicules constituent un autre élément de norme de mise en circulation des véhicules. En effet, elle permet de faciliter le control et l'identification des véhicules étant entendu que pour chaque véhicule, il n'existe qu'une seule plaque d'immatriculation. Cette disposition fut initiée depuis les années 2000 notamment par l'arrêté n° 009/MINT/DTT du 24 novembre 2000 portant spécification des dispositions de signalisation des véhicules à moteur réglementant l'immatriculation des véhicules. L'usage de la moto à titre onéreux n'est pas en marge de cette immatriculation car, les décrets qui encadrent ce secteur d'activité y laissent figurer clairement cette disposition dans les obligations à remplir par le conducteur de moto pour son engin<sup>19</sup>.

### **3- Institutions en charge de la lutte contre l'insécurité routière**

Plusieurs institutions ont la charge à des degrés divers de veiller et d'assurer la mise en application des mesures de sécurité routière au Cameroun. Ces institutions sont impliquées en fonction de leur rôle. Elles se regroupent en institution étatiques d'une part et non étatiques d'autre part. Bertoua est bien compté parmi les villes du triangle national et de ce fait, les décisions à portée nationale sont appliquées en son sein par les organes déconcentrés.

#### **3.1- Institutions étatiques en charge de lutter contre l'insécurité routière**

Plusieurs institutions ont la charge de veiller au respect des normes qui régissent la sécurité routière. Parmi elles, l'on peut citer le Ministère des Transports, le Ministère de la Santé, la Délégation Générale à la Sureté Nationale, le Secrétariat d'Etat chargé de la Gendarmerie.

##### **a- Ministère des Transports (MINTANSPORT)**

Le Ministère des Transports est l'institution principale chargée de l'organisation de la politique générale de sécurité routière au Cameroun. La mise en application des directives en rapport à la sécurité routière est gérée par la Direction des Transports Terrestres en coordination avec le Conseil National de Sécurité Routière<sup>20</sup>. Cette direction de concert avec le conseil, a pour

<sup>18</sup> Lecture du décret N° 2013/7016/PM du 30 juillet 2013, Art 4, p. 2.

<sup>19</sup> CMM Sarl, *Recueil des textes...*, p. 341.

<sup>20</sup> H. Ngamben, *Les transports routiers au Cameroun (1980-2000), recueil des textes*, Volume 2, Institut des transports et des Stratégies de Développement, Douala, Alpha Print, 2002, p. 56.



mission de veiller à une utilisation optimale et rationnelle de la route. Leurs principales fonctions sont :

- l'élaboration du plan national de prévention et de sécurité routière ;
- l'examen et l'adoption du plan annuel de prévention et de sécurité routière ;
- l'examen et l'adoption des budgets de prévention et de sécurité routière ;
- la mise en œuvre et le suivi de l'exécution de la prévention et de la sécurité routière ;
- la coordination des actions des différentes structures intervenant dans la prévention et la sécurité routière.<sup>21</sup>

Ces attributions du Ministère des Transports font de cette institution, la principale autorité organisatrice du transport urbain et surtout en matière de sécurité routière. Dans la ville capitale du soleil levant, ce ministère est représenté de par ces organes déconcentrés à l'échelle régionale et départementale du fait de la double fonction de capitale dont cette ville assure le rôle.

#### **b- Ministère de la Santé (MINSANTE)**

Ce ministère organise dans la cadre réglementaire, la prise en charge médicale des urgences avec pour objectif, d'obtenir la médicalisation des blessés sur le terrain le plus proche possible et leurs transferts dans les moindres délais vers l'établissement de santé le plus adapté. La réalisation de ces objectifs se fait à travers la mise en place d'une couverture complète par des Services d'Aides Médicales Urgent (SAMU) et de moyen de transport sanitaire. Dans la ville de Bertoua, les urgences de l'Hôpital Régionale n'ont pas encore cessé d'accueillir les accidentés du transport par moto-taxi. Le Ministère de la Santé est représenté à la fois par la Délégation Régionale et celle Départementale du Ministère de la Santé mais aussi, par le nombre assez important de formation sanitaires qui s'occupent des cas d'accidents dûs aux motos-taxis<sup>22</sup>.

#### **c- Secrétariat d'Etat à la Défense (SED)**

Le Secrétariat d'Etat à la Défense intervient à travers des actions de la Gendarmerie Nationale. Les compagnies de gendarmerie ont une compétence sur tout le territoire et assurent diverses missions à savoir : surveiller et faciliter la circulation routière, constater les infractions et

---

<sup>21</sup> Lecture du décret n° 99/724/PM du 25 août portant création du Comité National de Sécurité Routière, chapitre 1, article 2, p. 1.

<sup>22</sup> A. Ngakam, Z. Ngoumbé, *Évaluation de la performance...*, p. 33.

dresser les procès-verbaux, exercer une mission d'assistance et de sauvegarde en cas d'accident. Dans la ville, la présence des brigades de gendarmerie illustre à suffisance la présence de cette instance<sup>23</sup>.

#### **d- Délégation Générale à la Sureté National (DGSN)**

La Délégation Générale à la Sureté Nationale s'illustre à travers des actions de la police nationale et de la police judiciaire. Les forces de police opèrent au sein des agglomérations urbaines. Elles ont pour mission à la survenue des accidents, de constater et d'établir qui des deux conducteurs est fautif afin de faciliter la tâche pour les indemnisations. La police judiciaire constate les infractions en matière de circulation interurbaine et dresse les procès-verbaux que l'on transmet au parquet compétent. La présence des commissariats de sécurité publique symbolise la présence effective de la représentation de la Délégation Générale à la Sureté Nationale dans cette ville<sup>24</sup>.

### **3.2- Institutions non-étatiques de lutte contre l'insécurité routière**

Plusieurs autres acteurs contribuent de près ou de loin à combattre l'insécurité routière en peaufinant des stratégies et des actions visant à garantir la sécurité routière. L'on peut mettre en lumière, l'action des compagnies d'assurances, des institutions internationales et des organisations non gouvernementales.

#### **a- Compagnies d'assurance**

L'assurance est une opération par laquelle une personne (l'assureur), groupe en mutualité d'autres personnes (les assurées) afin de mettre en mesure, de s'indemniser mutuellement en cas de réalisation d'une perte (sinistre) à laquelle elles sont exposées de suite de la réalisation de certains risques moyennant une somme appelée prime ou cotisation payée par chaque assuré à l'assureur. Elles ont pour mission, par leurs activités de compensation des risques au sein des mutualités, d'apporter une sécurité financière aux assurés en leurs versant en cas de sinistre garantis, les indemnités contractuellement convenues<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> A. Ngakam, Z. Ngoumbé, *Évaluation de la performance...*, p. 34.

<sup>24</sup> G. Bezabeh et al, "La sécurité routière en Afrique : Evaluation des progrès et enjeux du système de gestion de la sécurité routière", *Rapport de la Banque Africaine de Développement*, Département des transports et des TIC, 2013, p. 16.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 17.

Un certain nombre de texte a été institué pour réguler le secteur des assurances et le système indemnitaire à la survenue d'un accident. Les assurances jouent aussi un grand rôle dans les opérations de prévention des risques d'accident en apportant une contribution importante à son développement soit par le financement des campagnes de prévention, soit encore par la prise en compte de moyen de prévention et de secours dans la tarification. La souscription d'une police d'assurance du moins, pour ce qui est de la responsabilité civile est obligatoire à tous les usagers de la route qui possèdent un véhicule à moteur. Le décret de 2013 relatif au secteur par moto-taxi rappelle l'importance de l'assurance en obligation dont le conducteur doit s'acquitter<sup>26</sup>.

### **b- Institutions internationales**

Au plan international, la lutte contre l'insécurité routière est menée par les institutions comme la Banque Mondiale et la Banque Africaine de Développement qui mettent en place des politiques visant à renforcer la sécurité routière. L'action de ces institutions est très importante dans le processus de sécurité routière au plan international. Les interventions de la Banque Mondiale par le canal de ces nombreuses institutions dans le processus d'élaboration de la politique de sécurité routière de plusieurs pays en développement. Ceci dans le but de soutenir les efforts de ces pays dans l'élaboration des politiques de sécurité routière efficaces visant à réduire le nombre d'accident de circulation et la pollution liés aux transports<sup>27</sup>.

### **c- Organisations non gouvernementales**

Les organisations non gouvernementales dans leurs luttes contre l'insécurité routière, œuvrent en faveur de la sécurité routière par un travail de sensibilisation aux problèmes des accidents de circulation. Elles s'emploient également à trouver des solutions efficaces, contestent les politiques inefficaces et forment des collisions pour faire pression en faveur d'une amélioration de la sécurité sur la route. Au Cameroun, l'on note la présence de la Croix Rouge et leurs interventions humanitaires. Ils appuient l'action gouvernementale auprès des communautés

---

<sup>26</sup> Lecture du décret N° 2013/7016/PM du 30 juillet 2013 modifiant et complétant certaines dispositions de de celui de 2008 en rapport à l'exploitation des motos-taxis, Article 4, p. 2.

<sup>27</sup> G. Bezabeh et al, "La sécurité routière...", p. 18.

vulnérables en renforçant les capacités opérationnelles des sociétés nationales à mobiliser les fonds et de l'expertise pour soutenir les opérations de secours d'urgence<sup>28</sup>.

En résumé, l'insécurité urbaine dans le cadre de l'activité de moto-taxi est perçue comme une situation d'écart de comportement dans l'exercice de leurs fonctions. Mais, il existe tout un cadre et des approches qui au quotidien, s'attèlent à réduire cette insécurité afin de promouvoir un usage rationnel de la route. La lutte contre l'insécurité routière est à la fois menée au plan national non seulement par les institutions étatiques au sein des quels le Ministère des Transports joue un rôle déterminant mais aussi par les institutions non étatiques tant au plan local qu'international qui accompagnent les institutions étatiques dans les mesures de lutte contre la montée de l'insécurité routière.

## **II-MOTOS-TAXIS : ACTEURS D'UNE INSÉCURITÉ MULTIFORME DANS LA VILLE DE BERTOUA**

Véritable phénomène social de l'ère contemporaine, les motos-taxis se sont imposées comme moyen de transport presque incontournable dans nos citées et d'avantage, dans les zones reculées. Positivement appréciées pour leurs caractères pratiques, les motos-taxis sont aussi malheureusement accusées à tort ou à raison de véhiculer une certaine insécurité. Leur existence traduit pourtant une nécessité circonstancielle exprimée par la population de la ville. Dans cette sous partie, il est question de relever les différentes formes d'insécurité dont l'activité de moto-taxi est source dans cette ville<sup>29</sup>.

### **1- Mobiles de l'insécurité causée par les motos-taxis**

Faire appel aux mobiles de l'insécurité causée par les motos-taxis, revient tout simplement à présenter les différentes motivations qui galvanisent ces derniers à poser des actions qui vont à l'encontre des règles établies surtout en matière d'usage de la route.

#### **1.1- Désordre urbain: conséquence de l'incivisme généralisé**

---

<sup>28</sup> G. Ndjoukya, "Les défis de la sécurité routière en milieu Urbain au Cameroun : cas des mototaxis à Yaoundé", Mémoire de Maitrise en Science économique, Université de Yaoundé2-Soa, 2008, p. 57.

<sup>29</sup> Ecole International des Forces de Sécurité (EIFORCES), "Motos-taxis : un phénomène..." p. 14

Le monde contemporain est de plus en plus urbain. Les villes rassemblent de plus en plus la moitié des habitants. Les citadins, particulièrement dans les pays en voie de développement deviennent chaque jour plus nombreux. Dans leur essence, ils sont souvent divers et ondoynants. Leurs attitudes, leurs comportements sont imprévisibles. Dans leurs vécus quotidiens, ils posent des actes peu appréciés, contraire à ceux attendus par les gouvernants. Ils façonnent à leur manière, l'espace urbain en l'occupant anarchiquement. Ces empreintes malveillantes laissées par l'homme dans son milieu de vie constituent ce qu'on qualifie de désordre urbain. Il s'agit d'une mauvaise prise en charge de la ville de par les comportements et les agissements des populations qui y ont élu domicile. L'incohérence, l'inorganisation, l'indiscipline, la négligence sont des maux dont la propagation se doit d'être stopper. Mais, il y a un laisser-aller qui se veut de plus en plus prospère<sup>30</sup>.

La plupart des villes camerounaises, à l'image de Bertoua, offrent un spectacle désolant d'un espace de croissance non maîtrisée où le désordre semble être la règle. La cohabitation de ces espaces résulte d'un désordre quasi-indescriptible qui se manifeste par un écart de comportement des populations. Une carence mentale dans la perception et l'appropriation du mobilier par les populations qui, profitant d'un laisser-aller et du laxisme des autorités, posent des actes indécentes condamnables et/ou décriés, mais parfois tolérés. Progressivement avec le temps, les citadins acquièrent des habitudes malsaines qui détruisent le paysage urbain de la ville. Contre vents et marées, ils doivent vivre sans se soucier de leur entourage<sup>31</sup>.

Seul sont pris en compte dans leurs actions, leur ténacité pour la survie, leur obstination à la débrouillardise, leur enracinement dans l'inculture civique. Cela pousse donc les citadins à braver la réglementation en vigueur pour investir les espaces interdits tout en laissant prospérer les pratiques proscrites. Les citadins véreux occupent anarchiquement l'espace disponible, entravent la mobilité et la circulation, bref posent des actes inciviques aux conséquences multidimensionnelles. Ils participent de plein fouet au désordre urbain qui prend la définition ramenant aux activités humaines en milieux urbains susceptibles d'avoir un impact négatif sur la sécurité des personnes et de leurs biens, la santé des populations, la tranquillité publique. La route, pour les conducteurs de moto-taxi constitue l'espace urbain par excellence où prospère leur

---

<sup>30</sup> B. Mougoué, "Désordre urbain au Cameroun un mal qui prends de l'ampleur", In, *Gouverner le désordre urbain : Sortir de la tragique impuissance de la puissance publique au Cameroun*, Paris, Harmattan, 2019, p. 45.

<sup>31</sup> Ibid., p. 48.

incivisme. La domestication de ces pratiques hors norme constitue un danger à la fois pour le conducteur et pour l'usager qu'il transporte<sup>32</sup>.

## **1.2- Désordre urbain : conséquence de la tolérance administrative**

En Afrique, les États se sont transformés en fabrique des décrets, arrêtés et réglementations au point où, très peu de gens accordent encore du crédit, puisqu'ils sont constamment contournés et ouvertement foulés aux pieds<sup>33</sup>.

Au sein de la ville de Bertoua, la réglementation qui encadre le secteur des motos-taxis est appliquée avec beaucoup de difficultés. Ceux qui sont directement visés peinent à se conformer en évoquant le trop plein de pièces à fournir et le coût élevé qu'ils sont appelés à dépenser. Les administrations en charge, laisse faire en marge de la réglementation et évoque non seulement le fait que ce secteur d'activité est réfractaire mais, ils aiment bien se donner en spectacle déshonorant dans le bruit. Or, le fondement de l'action de l'administration publique est de veiller au respect de la légalité par les administrés et de se soumettre elle-même à ladite légitimité dans l'exercice de ses missions. À l'analyse, la tolérance administrative qui est observée dans le secteur d'activité des motos-taxis dans cette ville tient aussi compte du fait que cette activité aide financièrement la plupart des conducteurs. La majorité d'entre eux l'exerce en marge de la connaissance de l'existence des textes qui encadrent ce secteur d'activité. La plupart des campagnes visant la réglementation de ces derniers, entraînent souvent des mouvements d'humeur qui se soldent généralement par les réunions de sortie de crise<sup>34</sup>.

Dans ce contexte, l'administration est devenue tolérante. Elle cautionne en conséquence l'illégalité, source de désordre. La conduite des administrés s'ordonne désormais au tour de l'attitude de l'administration face aux violations des règles à respecter. Ce n'est plus dès lors les règles à respecter, mais la pratique administrative qui sert de référence aux comportements des particuliers. Le désordre urbain qui se traduit par diverses formes d'incivilité est mis en rapport avec la tolérance opérée par l'administration publique en charge. En effet, la tolérance administrative se rapproche à des agissements permettant l'établissement des situations en marge

---

<sup>32</sup> A. Tassou, *Désordre Urbain et insécurité au Cameroun, évaluation et plaidoyer pour une gouvernance urbaine rationnelle*, Yaoundé, Ifrikiya, 2018, p. 81.

<sup>33</sup> A. Mbembé, *Afrique indocile : Christianisme, pouvoir et Etat en société post coloniale*, Paris, Karthala, 1988, p. 87.

<sup>34</sup> J. Onana, *Gouverner le désordre urbain : Sortir de la tragique impuissance de la puissance publique au Cameroun*, Paris, Harmattan, 2019, p. 18.

de la légalité. Tolérer dans ce cas ce n'est pas interdire ou ne pas exiger alors qu'on peut le faire. L'attitude de celui qui tolère a pour objectif de laisser librement se manifester une activité tolérée c'est-à-dire une activité qui ne remplit pas les règles de son exercice. Cela entraîne la multiplication de diverses activités tolérées qui entraînent chacune dans sa pratique, un nombre bien important de maux<sup>35</sup>.

## **2- Insécurité routière causée par l'activité de moto-taxi**

Parler de l'insécurité routière revient tout simplement à présenter les différentes violations des règlements et codification de la route dont la conséquence directe est les accidents de la circulation et les traumatismes qui suivent.

### **2.1- Surcharges et absence du permis de conduire**

Dans la ville de Bertoua, plusieurs reproches sont formulés à l'endroit des conducteurs de moto-taxi. C'est un secteur d'activité où la majeure partie des pratiquants ne sont pas détenteurs, du document qui les autorise de faire usage de la route. Pourtant, le décret du Premier Ministre de 2013 modifiant et complétant certaines dispositions de celui de 2008 encadrant le transport par moto-taxi précise que l'accès à la profession de conducteur de moto-taxi nécessite le permis de conduire de catégorie A<sup>36</sup>.

Pour la quasi-totalité de ces conducteurs, l'apprentissage de la conduite et de la maîtrise de la moto a été faite loin des espaces appropriés chargés de l'apprentissage de la conduite et des règles régissant l'utilisation optimale de la route. Les autorités en charge des transports de la ville, pour soutenir les acteurs du transport par moto-taxi organisent souvent de concert avec le Syndicat des Transporteurs de Moto-taxi, des séances spéciales d'examen de permis de conduire pour doter les conducteurs de ces engins à deux roues, des prérequis en matière de réglementation routière. Tout cela n'a pas de grande importance étant donné que cela ne captive pas ceux-là qui sont visés par la mesure. La non-participation de ces derniers explique la volonté profonde de ces derniers qui sont plus préoccupés par le gain en utilisant la route dont ils ne maîtrisent pas l'utilisation.

---

<sup>35</sup> G. Foumena, "Tolérance administrative et désordre urbain au Cameroun", In, *Gouverner le désordre urbain : Sortir de la tragique impuissance de la puissance publique au Cameroun*, Paris, Harmattan, 2019, p. 27.

<sup>36</sup> Analyse élaboré à partir de la lecture du décret N° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 en rapport à l'exploitation des motos-taxis, Article 11, p. 5.

Dans cette ville, 85% de ces conducteurs de moto-taxi ne disposent pas de permis de conduire<sup>37</sup>. Ce qui assure plus ou moins la sécurité des personnes qu'ils transportent à bord de leurs motos. La survenue d'un accident est possible à tout moment ce qui crée un climat de peur et d'insécurité chez les populations qui empruntent ces motos. Plus préoccupés par l'appât du gain, les conducteurs de moto dans l'exercice de leur activité se mettent en danger permanent. L'expression populaire chez ces conducteurs est : "le permis de conduire ce n'est rien. C'est juste un papier qui ne nous aide pas à grand-chose la conduite de la moto se passe dans la tête. Le plus important c'est de savoir comment rouler"<sup>38</sup>.

À côté de l'absence du permis de conduire, les conducteurs de moto-taxi de cette ville manifestent l'insécurité sur la route au travers des surcharges. Lorsqu'on parcourt les rues, la pratique du bâchement contrairement aux autres villes du pays à l'instar de Douala, n'est pas impérative. Les conducteurs dans leur majorité n'ont pas besoin de transporter plus de deux passagers avant de décoller. La surcharge pratiquée par ces derniers, fait beaucoup référence aux écoliers. Ceux qui transportent les bagages à bord de leurs motos ne sont pas aussi en reste, vue qu'eux aussi, se livrent au phénomène de surcharge. Dans la ville, tôt le matin ou aux environs de 15 h 30 – 16 h les rues sont bondées de motos transportant pour la plupart, trois personnes y compris le conducteur voir même plus pour rallier les différents établissements scolaires. Dans les quartiers, ou devant les établissements scolaires, ces élèves se regroupent généralement en fonctions des proximités et sollicitent un service groupé des conducteurs de moto-taxi<sup>39</sup>. Malgré les campagnes de sensibilisation organisées à maintes reprises auprès de ces derniers dans les établissements scolaires sur la dangerosité de cette pratique par les autorités en charge du transport de la ville, cette façon de faire ne cesse de prospérer. Or, la surcharge concourt à fragiliser l'équilibre de ce véhicule à deux roues et rends la moto encore plus vulnérable aux accidents. La planche ci-dessous témoigne la pratique de la surcharge dont font preuve les conducteurs de moto-taxi dans la ville.

---

<sup>37</sup> Anonyme, 54 ans, Responsable en charge des transports en service dans une structure démontrée du ministère des transports de la ville de Bertoua, Yadémé, 09 février 2022.

<sup>38</sup> Entretien groupé avec les conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, stationnés au Carrefour du dernier Poteau, Mokolo 3, 10 février, 2022.

<sup>39</sup> Entretien avec quelques élèves du secondaire usager de Moto-taxi et les observations non participantes réalisées au sein de la ville de Bertoua, février 2022.



**Photo n° 8 : Scène de surcharge chez les conducteurs de moto-taxi à Bertoua**



**Source :** Cliché Jean-Louis Woabouf Nana, enquête de terrain, Bertoua, février 2022.

Les deux images présentées mettent en scène le phénomène de surcharge observé chez les conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua. La première image met en scène les personnes, la seconde image met en scène les bagages.

**2.2- Insécurité routière liée au non-respect des règles de circulation et du code de la route**

Concernant ce secteur d'activité, une pluralité de texte régissant ce secteur d'activité existe. Le dernier en date est le décret N° 2013/7016/PM du 30 juillet 2013 modifiant et complétant certaines dispositions du décret de 2008 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux. Dans ces décrets, l'on avait prévu un certain nombre de règles visant à mettre les usagers à l'abri de l'insécurité<sup>40</sup>. Dans cette ville, ces textes ont eu du mal à être respectés par les conducteurs de moto-taxi. Le décret de 2013 ainsi que les autres qui ont précédé, fixaient le cap des règles à respecter à la fois pour ce qui est de la qualité de l'engin, mais aussi la protection du conducteur ainsi que celui qu'il transporte.

**a- Non-respect des mesures d'exercer**

La quasi-totalité des conducteurs de moto-taxi n'arborent pas le casque de protection. Or, le port du casque réduit au mieux les traumatismes crâniens graves qui peuvent être mortels chez les conducteurs ainsi que les passagers. Ni le conducteur, ni même encore le client n'arbore le casque. Les raisons évoquées par ces derniers sont : le casque chauffe la tête, il ne permet pas de

<sup>40</sup> Il s'agit ici des modifications faites aux articles 4,12, et 13 du décret de 2008 dans le but de rendre plus pratique l'exercice de cette activité. Ces modifications venaient plus renforcer celui de 2008 qui demeure toujours d'actualité surtout les dispositions qui n'avaient pas été modifiées par celui de 2013.

mieux faire usage de sa tête pendant la conduite. D'autres déclarent même que le casque les empêche de dialoguer avec leurs clients durant le long de l'itinéraire. Encore, l'accoutrement vestimentaire du conducteur n'assure pas sa propre sécurité. Pour la plupart d'entre eux, ils arborent les vêtements légers qui ne peuvent pas amortir le choc en cas de perte de contrôle de l'équilibre de son engin. L'image ci-dessous témoigne de la non-conformité des conducteurs de moto-taxi de la ville<sup>41</sup>.

**Photo n° 9 : non respect d'équipements des conducteurs de moto-taxi de Bertoua**



**Source :** Cliché Jean-Louis Woabouf Nana, enquête de terrain, Bertoua, février 2022.

**b- La non-conformité de l'engin**

Dans leur immense majorité, les motos qui sont affectées aux transports des personnes et de leurs biens ne respectent pas les normes élaborées par les décrets qui encadrent le secteur d'activité de transport par moto-taxi dans cette ville. Les différents éléments que doivent posséder la moto sont souvent retirés directement après l'achat de l'engin par son propriétaire pour être revendu. Il s'agit des rétroviseurs, du compteur, ainsi que le par choc avant. Près de 90% de moto-

---

<sup>41</sup> Synthèse de l'analyse des données des entretiens menés au près d'un échantillonnage de 100 conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, enquête de terrain, février 2022.

taxi de la ville de Bertoua ne disposent pas de rétroviseurs. Pour ces conducteurs, cette pièce n'est pas utilisée pendant la conduite c'est le rôle de la tête<sup>42</sup>.

La méconnaissance des visites techniques des motos constitue également une entrave aux règles de sécurité routière. Or, les différents décrets les concernant prévoient que ces derniers ont comme obligation de pratiquer les visites techniques de leurs motos avant leurs mises en service. Pour ces conducteurs, si l'engin peut déjà rouler alors ils peuvent pratiquer le transport sans gêne. En effet, l'état défectueux de leurs engins n'est pas toujours le premier souci de l'exploitant, puisque ce qui l'intéresse c'est le gain que lui procure l'engin au détriment du reste. La visite se limite souvent seulement à la vidange de son moteur<sup>43</sup>. Le passager n'a pas souvent de question sur l'état de l'engin qu'il emprunte son souci n'est que d'arriver à destination.

### **c- Le non-respect du code de la route**

L'immense majorité des conducteurs de moto-taxi sont plus préoccupés par le gain du revenu journalier et empiètent les règles codifiant la route. Ils se comportent en marge des réglementations en vigueur. On les reproche le plus souvent, l'excès de vitesse. Tellement ils sont pressés qu'ils adoptent des comportements irrévérencieux sur la route. Ils roulent souvent à contre sens et en effectuant les déplacements fantaisistes sans toutefois juger la gravité du risque qu'ils encourent. Ils vont souvent jusqu'à effectuer des dépassements à droite. Leurs objectifs sont de vite arriver à destination avec le client qu'ils transportent afin de vite en trouver un autre pour vite atteindre le quota requis de la journée<sup>44</sup>. L'image ci-dessous atteste le fait que les conducteurs de moto-taxi roulent en non-conformité du code de la route.

---

<sup>42</sup> Synthèse de l'analyse des données des entretiens menés au près d'un échantillonnage de 100 conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, enquête de terrain, février 2022.

<sup>43</sup> Synthèse de l'analyse des données des entretiens menés au près d'un échantillonnage de 30 réparateurs de motos de la ville de Bertoua, enquête de terrain, février 2022.

<sup>44</sup> Constat fait lors de l'analyse des données des entretiens menés au près d'un échantillonnage 100 usagers de motos taxis-taxi dans la ville de Bertoua, enquête de terrain, janvier 2022.

**Photo n°10 : Dépassement hasardeux d'un conducteur de moto-taxi**



**Source** : cliché Jean-Louis Woabouf Nana, enquête de terrain, Bertoua, février 2022.

**2.3- Accidents de circulation : conséquence directe de l'insécurité routière**

Le mode de fonctionnement des artisans transporteur les amène à prendre des risques inconsidérés, dans un métier où l'emploi se fait sans le moindre contrat de travail. Les conducteurs effectuent de longues heures de travail afin de maximiser les recettes, entraînant une fatigue pouvant être fatale pour eux et pour leurs passagers et autres usagers de la route<sup>45</sup>. Parmi les facteurs de ce chaos, nullement régulé, et parfois même orchestré par les acteurs prétendus de la sécurité routière, l'incivisme occupe la première place. L'ignorance des règles de conduites et le mépris des consignes des agents de police en charge de la circulation est souvent bien dramatique. Les conducteurs de moto-taxi plus encore que les autres usagers motorisés de la route se passent des principales règles élémentaires de la circulation. Les causes des accidents impliquant les motos-taxis sont multiples et variés. Ils partent de l'excès de vitesse au non-respect du code de la route, à

---

<sup>45</sup> M. Sahabana, "Les motos-taxis à Douala et leurs perceptions par les pouvoirs publics : Entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable", Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE-Université de Lyon 2, 2003, p. 10.

la distraction du chauffeur, à la surcharge et bien d'autres. Toutefois, les raisons qui poussent à cette conduite insensée sont nombreuses : l'imitation et l'habitude pour ne qu'énumérer celles-là<sup>46</sup>.

L'imitation est une source de drame routier évitable. "Le on veut faire comme les autres coûte cher". Les personnes défigurées ou estropiées à vie à cause de la moto ne se comptent plus. Les motos-taximen en l'occurrence le jeunes, veulent prouver aux autres qu'ils connaissent la moto. Ils sont les rois du guidon. Puisque tout le monde fait comme ça moi aussi je fais. À cet effet, l'un d'entre eux déclarait que tous les conducteurs de moto-taxi sont des "*doungourou*", c'est comme si on les avait enlevé le cerveau.<sup>47</sup> Il dénonçait en effet, l'inconscience et l'insuffisance de ses confrères qui prennent des risques juste pour épater la galerie et récoltent quelques applaudissement et autres "tu es fort". Tout au long de leurs carrières, ils ont pris l'habitude de conduire comme ça. Le fameux mot "je fais toujours comme ça" ne tarit jamais dans leurs propos. Pour eux, routine rime avec expertise. L'activité de moto-taxi est réputée d'être accentogène. Les accidents de moto sont le quotidien des populations dans cette ville. À en croire les services sanitaires et sécuritaires, il ne se passe plus des jours, des semaines ou des mois sans qu'un accident de moto-taxi soit signalé et que les victimes soient conduits dans une formation sanitaire la plus proche<sup>48</sup>. Le tableau ci-dessous donne une estimation des accidents de circulations par moto-taxi dans la ville de Bertoua.

**Tableau n° 12 : Estimation des victimes des accidents de circulation des motos-taxis à Bertoua**

Années	1998	2001	2004	2008	2013	Total
Blessés	38	26	40	95	177	<b>376</b>
Tués	3	5	7	9	11	<b>35</b>
Pourcentages des blessés	10,10%	6,91%	10,63%	25,26%	47,07%	<b>100%</b>
Pourcentages des tués	8,57%	14,28%	20%	25,71%	31,42%	<b>100%</b>

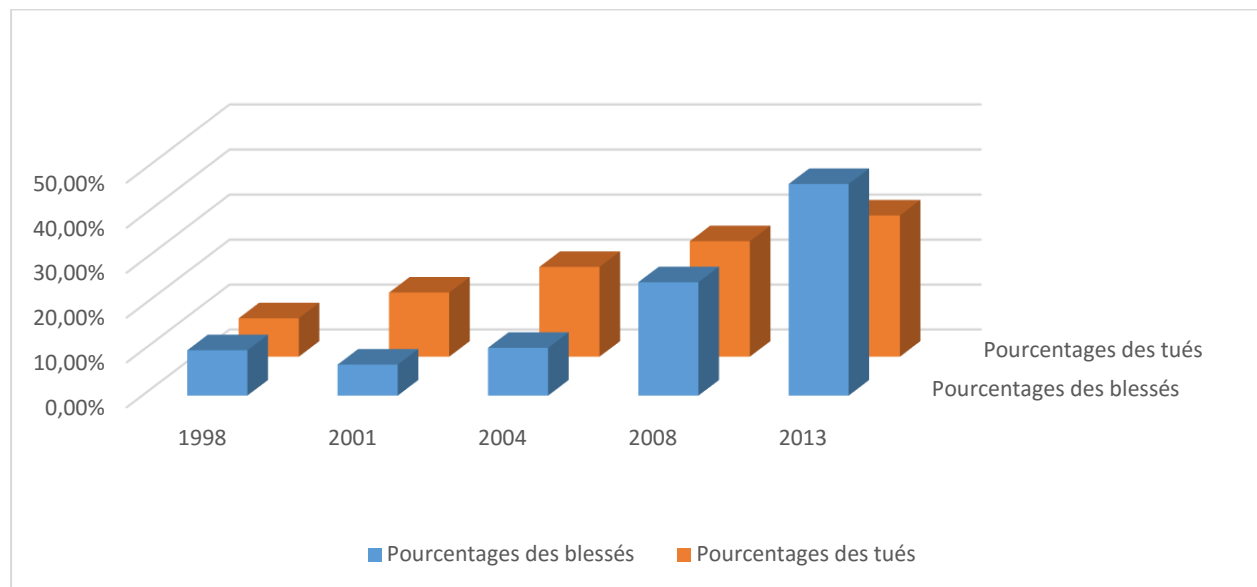
**Sources** : Jean-Louis Woabouf Nana, tableau réalisé à partir des données du terrain et des informations fournis par le service d'accueils et urgences de l'hôpital régional de Bertoua, de l'hôpital EPC, de la clinique de l'espérance, de l'hôpital de district et du centre de santé catholique de Nkolbikon.

<sup>46</sup> M. Sahabana, "Les motos-taxis..." p. 13.

<sup>47</sup> Entretien avec Ngomané Armand, 31 ans conducteur de moto-taxi dans la ville de Bertoua, Italie, 14 février 2022.

<sup>48</sup> Synthèse de l'analyse des données des entretiens menés au près d'un échantillonnage de 05 formations sanitaires hospitalières de la ville de Bertoua, enquête de terrain, mars 2022.

### Graphique n°6 : Estimation des victimes des accidents de circulation des motos-taxis à Bertoua



**Source :** Jean-Louis Woabouf Nana, graphique réalisé à partir des données d'entretiens du terrain et des informations sur les accidentées issues des moto-taxis, fournis par les services d'accueils et urgences de l'hôpital régional de Bertoua, de l'hôpital EPC, de la clinique de l'espérance, de l'hôpital de district et du centre de santé catholique de Nkolbikon.

Comme le montre le graphique estimatif, les accidents de circulation causés par les motos-taxis dans la ville de Bertoua ne cessent de gagner du terrain au fur et à mesure que le temps passe. Le pourcentage des victimes ne cesse de croître ainsi que celui des décès. L'on est passé de 10,10% pour les blessés en 1998 à 49,07% en 2013 et pour ceux qui ont trouvé la mort, de 8,57% en 1998 à 31,42% en 2013. Cette croissance des accidents de circulation due aux motos-taxis dans cette ville est la résultante de l'arrivée des nouveaux venus sans qualification, ne remplissant aucune condition exigible et qui distillent les traumatismes ou au pire des cas la mort aux populations de cette ville qui ne demandent qu'à se déplacer.

### 3- La nuit : champ par excellence des agressions à Bertoua

La nuit, le centre-ville se vide. Les carrefours sont déserts et par la même occasion, les motos-taxis se déploient vers les points chauds de la ville aux alentours des débits de boissons et des agences de voyages. C'est au tour des noctambules de prendre possession de la ville. Les

chauffeurs sont moins nombreux et leurs prix de plus en plus chers<sup>49</sup>. Malgré les avantages qu'offre la nuit en termes de gain, c'est le moment où le conducteur et les passagers sont de plus en plus à la merci des agressions et des vols.

### **3.1- Agressions et vols chez les usagers de moto-taxi**

La nuit constitue la période par excellence de cette pratique en raison du fait que la ville est partiellement éclairée. La quasi-totalité des rues de la ville sont décorées des installations d'éclairage public qui sont endommagées et vieillissantes. L'implication de certains conducteurs de moto à titre commercial dans la montée de l'insécurité est confortée par le regain du banditisme depuis l'arrivée de ce mode de transport en commun. Au rang des actes de banditisme dans cette ville, y figure les agressions, et le vol sous diverses formes. Dans la nuit, les clients sont souvent détournés de leurs destinations sous les fallacieux prétexte pour les conducteurs d'emprunter un chemin plus court, ou pour éviter les tracasseries des patrouilles nocturnes des forces de maintien de l'ordre, ou encore pour éviter les routes peu sécurisantes du fait des bandits<sup>50</sup>.

Aussi, la victime est amenée à un endroit propice à l'agression (endroits déserts, pistes peu éclairées), où il est dépouillé de ses biens et abandonné<sup>51</sup>. Parfois aussi, le conducteur de moto-taxi joue à la victime résignée pour masquer sa connivence avec les malfrats. Les motos-taximens sont responsables directement ou indirectement de la recrudescence de l'insécurité. Selon les usagers de moto-taxi de cette ville, un grand nombre de bandits utilisent ce métier de conducteur de moto-taxi comme couverture de leurs activités de banditisme qui est leur vraie profession. L'usage de la moto leur permet alors, de repérer les quartiers où résident les victimes potentielles. Dans la journée, on ne les voit jamais au guidon des motos mais, dès que la nuit tombe, on les voit apparaître aussi comme les conducteurs de moto-taxi or c'est pour faire autre chose<sup>52</sup>.

Plusieurs raisons semblent expliquer les différentes attitudes de ces conducteurs de moto-taxi spécialistes de la nuit qui se livrent à cette pratique. Nous pouvons ici citer entre autre, la situation de pauvreté matérielle et financière. Issus pour la part des familles à revenu limitée et

---

<sup>49</sup> Synthèse de l'analyse des données des entretiens menés au près d'un échantillonnage de 100 usagers de moto-taxi de la ville de Bertoua, enquête de terrain, février 2022.

<sup>50</sup> Synthèse de l'analyse des données des entretiens menés au près d'un échantillonnage de 100 usagers de moto-taxi de la ville de Bertoua, enquête de terrain, février 2022.

<sup>51</sup> Bonda Cédric, 42 ans, Commerçant dans la ville de Bertoua, Usager victime d'agression de moto à deux reprises par les conducteurs, Banvelé, 02 Février 2022.

<sup>52</sup> Ngomané Armand, 31ans, Conducteur de moto-taxi dans la ville de Bertoua, Italie, 14 février 2022.

généralement peu instruit, ils sont dans l'incapacité de trouver un emploi plus rémunérateur. Ils embrassent donc le métier de chauffeur non pas par amour, mais par espoir, le plus souvent ayant en tête de quitter si tôt après un capital obtenu. Ainsi, dépouiller les passagers de leurs biens constitue un moyen pour s'enrichir rapidement. De plus, la consommation de l'alcool, des stupéfiants et de la drogue est un phénomène assez récurrent dans cette ville.

Tout près des agressions, une autre pratique est développée par une franche partie de ces conducteurs noctambules sur les itinéraires qu'ils arpentent. C'est celle du vol à l'arrachât. Généralement, au guidon d'une moto et secondés par un faux client, ces derniers arpentent les grands carrefours et les lieux peuplés pour arracher les biens de toute sorte de ceux qui sont un peu distrait. Ils emportent de ce fait sacs, téléphones, argents et bien d'autres qu'ils dérobent des mains de ces personnes. Ceci explique la méfiance d'une certaine couche de la population à l'égard des conducteurs de moto-taxi dans la mesure où, elles ne sont pas toujours en sécurité avec eux malgré le grand service qu'ils leur rendent. Les plaintes vis-à-vis de ce secteur d'activité n'ont cessé d'être formulées par les usagers de la ville victime. La moto est un bon moyen de transport dans la ville. Dans la journée il n'y a pas d'inquiétude, mais dans la nuit, il faut beaucoup s'en méfier<sup>53</sup>.

### **3.2- Vol des motos et agressions chez les conducteurs de moto-taxi de Bertoua**

Les exploitants de moto-taxi ne sont pas moins victimes de la montée du banditisme dans l'exercice de leurs métiers. Ils sont régulièrement victime d'agression de toute sorte et du vol de leurs motos de la part des délinquants qui se passent pour leurs clients le plus souvent dans la nuit. Les méthodes d'action ici sont variées. Souvent, le malfrat ou les malfrats sollicitant un conducteur, lui propose une somme alléchante pour le déposer à sa destination. Une fois que le marché est conclu, et que le chauffeur entre dans la zone obscure ou isolée, il l'assomme à l'aide d'un gourdin, s'il ne l'abat pas à bout portant. Parfois, l'on assiste à une bagarre lorsque le conducteur refuse d'obtempérer. Au cours de la bagarre, les brigands n'hésitent pas à faire usage d'armes blanches, couteau régulièrement<sup>54</sup>.

L'autre forme d'agression consiste à faire administrer des substances lénifiantes aux conducteurs, question de le plonger dans un profond sommeil afin de le déposséder de son engin

---

<sup>53</sup> Moussi Vanessa, 37 ans, Enseignante dans un établissement scolaire secondaire dans la ville, Usagère de moto-taxi victime de vol à l'arrachât de son sac à main, Enia, 02 février 2022.

<sup>54</sup> Synthèse de l'analyse des données des entretiens menés au près d'un échantillonnage de 100 conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, enquête de terrain, février 2022.



et éventuellement de sa recette. Au regard de cette situation néfaste, il est donc facile de perdre sa vie en voulant rendre service, tout comme il est possible de se retrouver en prison lorsqu'on vous arrache une moto dont vous n'êtes pas le propriétaire<sup>55</sup>. Face à cette insécurité noctambule qui se veut de plus en plus grandissante, et formée au tour de l'activité de moto-taxi, les forces de maintien de l'ordre dans la ville se battent au quotidien pour réduire sa montée en organisant les patrouilles nocturnes au sein de la ville. Malgré cela, ces derniers ne cessent de recevoir de manière récurrente des plaintes des cas d'agressions tant de la part des usagers que celui des conducteurs de moto-taxi. La question de l'insécurité dû à cette activité, n'a cessé d'être préoccupante à en croire le Cameroun tribune parue de 14 juin 2013 titré : "Bertoua, un moto-taximan assassiné"<sup>56</sup>. Une dénonciation d'une énième victime de ce secteur d'activité de la ville menacée par la montée des pratiques peu honorables dont l'impératif est de trouver des stratégies afin de ralentir la vitesse d'émergence. Surtout que, l'activité de transport par moto-taxi dans la ville de Bertoua est insensible pour le déplacement des populations de cette ville.

Somme toute, l'insécurité due aux motos-taxis dans la ville de Bertoua, se perçoit clairement à partir de l'insécurité routière dont sont causes les acteurs directement liés à cette pratique. Cette insécurité s'analyse sous deux grands axes. D'une part, il existe tout un arsenal de répression et de lutte acharnée de cette insécurité aux approches multiformes visant à renforcer la sécurité routière, et une panoplie d'acteurs locaux et étrangers qui s'y mêlent. Au premier rang de ces acteurs, figurent le Ministère du Transport incontournable de par sa tutelle qui se fait seconder par celui de la santé et les forces de maintien de l'ordre. Outre ceux-là, il y a les associations, les organismes internationaux et les ONG qui s'y mêlent également. À ce titre, les compagnies d'assurances, la Banque Mondiale, la Banque Africaine de Développement et la Croix Rouge méritent d'être citées. Mais, l'existence de toutes ces normes conçues pour garantir la sécurité routière font face à l'activité de moto-taxi qui les transgressent sans crainte dans la pratique. Ils s'illustrent par une pratique d'insécurité routière assez inquiétante. Ils ne respectent pas les règles de circulation routière et le code de la route, ne disposent pas permis de conduire, ne portent pas le casque de protection, surchargent, font usage des motos en état inquiétant et prônent par les comportements critiques qui conduisent directement aux accidents répétitifs de circulation. Aussi,

---

<sup>55</sup> Synthèse de l'analyse des données des entretiens menés au près d'un échantillonnage de 100 conducteurs de moto-taxi de la ville de Bertoua, enquête de terrain, février 2022.

<sup>56</sup> P. Chemeteu, "Bertoua, moto-taximan assassiné", In, *Cameroun Tribune*, n°10362/6563, 14 juin 2013, p. 16.

les motos-taxis de la ville sont aussi au cœur des agressions et des vols qui n'épargnent ni le conducteur ni le client. Tous ces maux ont prospéré dans ce secteur non seulement à cause de la recrudescence des comportements inciviques, mais également, des tolérances administratives qui ne cessent de mettre en péril la pratique optimale de la réglementation de ce secteur d'activité.

## CONCLUSION GÉNÉRALE

L'étude faite sur les motos-taxis en rapport avec la problématique de sécurité dans la ville de Bertoua nous a permis de s'étendre sur la pratique de l'activité de moto-taxi au sein de cette localité. Bertoua est la résultante des migrations d'une partie du peuple gbaya qui y avait trouvé un confort durant leur période de migration déclenchée depuis l'ex Oubangui Chari aujourd'hui République Centrafricaine. Cette partie de la population du groupe Gbaya dénommée *Bodomo*, s'établit sur cette terre donnant le nom de *Gaïmona* qui après la mort de chef Ndida fut transformée en Mbartoua en référence au fils du Ndida qui assura l'autorité de la chefferie jusqu'à la prise de cette terre par les occidentaux à la suite de la conquête des nouvelles terres malgré la farouche résistance qui avait été menée par ce dernier.

En outre, le contrôle administratif échappa au chef Mbartoua qui fut évincé par les allemands qui installèrent sur cette terre, un poste colonial allemand et créèrent un poste militaire en 1903. Par après notamment en 1927, sous l'administration française, la circonscription de Bertoua fut créée. Au lendemain de l'indépendance du Cameroun français et des années qui s'en étaient suivies, la région du Lom et Kadéï fut scindée en deux avec d'un côté, la région de la Kadéï avec pour chef-lieu Batouri et celle du Lom et Djerem avec pour chef-lieu Bertoua qui assurait également le même rôle pour l'Inspection Fédérale d'Administration de l'Est. En 1972, les Inspections Fédérales d'Administration furent transformées en province dont Bertoua continua à assurer le contrôle. Ces différentes modifications avaient drainé un nombre considérable de population d'origines et d'horizons diverses. La ville de Bertoua se positionna au rang de ville incontournable de l'Est-Cameroun. Au sein de celle-ci, la question d'un système de transport commença très tôt à être posée.

Dans cette ville, la question du transport en son sein se posa toujours, malgré les efforts du gouvernement de doter les villes d'un système de transport urbain avec la création de la Société des Transports Urbains du Cameroun. Celui de la ville de Bertoua fut toujours le résultat d'une adaptation locale. La crise économique de 1986 qui fragilisa le système économique et social

camerounais, ainsi que les ravages qu'elle entraîna en matière d'emploi avait fabriqué une économie informelle. De plus, les Plans d'Ajustements et leurs effets notamment ceux des transports ayant entraîné le retrait de l'État des planifications de transports, l'ouverture économique du Cameroun vers la Chine, dont la conséquence fut l'arrivée en masse des motos chinoises bon marché à des prix relativement accessibles, avait milité en faveur d'une autre manière d'assurer le transport dans les villes camerounaises. Aussi, la croissance urbaine et l'exode rural, l'insuffisance des moyens de transport concoururent à l'adoption du transport par moto-taxi à Bertoua. Encore, le mauvais état des routes, la porosité avec la frontière nigériane qui favorisa l'importation des motos et du carburant qui fut acheminé dans la ville par le biais de la contrebande favorisèrent l'implantation des motos-taxis dans le paysage du transport urbain de la ville de Bertoua.

De plus, au sein de cette ville, l'organisation du transport par moto-taxi est régie par les différents textes du Premier Ministre qui fixent les règles, de l'usage de moto à titre onéreux depuis son éclosion. Il s'agit des décrets n° 95/650/PM du 16 novembre 1995, n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 et n° 2013/7016/ PM du 30 juillet 2013. La gestion de ce secteur d'activité est assurée à la fois par les institutions étatiques représentées par les organes déconcentrés des départements ministériels en charge du transport, des travaux publics, de l'aménagement urbain, des forces de maintien de l'ordre (gendarmerie et police), mais également, par les collectivités territoriales décentralisées et acteurs directement liés à ce transport c'est-à-dire les transporteurs par moto-taxi et les usagers.

Ces transporteurs de moto sont d'origines diverses et de caractères variées. Cette pratique profite à la fois à la population et à ceux qui l'exerce du point de vue des avantages pluriels. Malgré toute cette réglementation existante et la diversité des acteurs en charge de veiller à l'application de cette réglementation, cette activité est pointée du doigt par la population de cette ville.

Au quotidien, ils transforment la route en un milieu non réglementé et violent par la, les règles qui régissent l'usage de la route dans la pratique de leur métier. Surcharges, absence de permis de conduire, non-respect des règles de circulation routière et du code de la route constituent l'insécurité routière dont les conséquences directes sont les accidents de circulation répétitifs sur les routes de cette ville aux états critiques. La nuit, ces routes se transforment en théâtre des agressions et des vols de toute sorte perpétrées à la fois par conducteurs de moto-taxi sur leurs clients et également par les clients sur les conducteurs de ces motos-taxis.

Au total, à travers l'étude sur les motos-taxis et la problématique de sécurité dans la ville de Bertoua, nous avons montré que la moto-taxi bien qu'incontournable dans le transport des populations dans la ville de Bertoua traîne avec elle, l'insécurité routière source d'accidents de circulation, d'agressions et de vols multiples. Or, il existe des règles préalables à respecter qui concourent au renforcement de la sécurité routière qui encadre ce secteur d'activité dans cette ville. Pour que les motos-taxis ne puissent plus être des acteurs de l'insécurité routière, il est nécessaire d'établir les règles claires et plus simplifiées encadrant ce secteur d'activité. Ainsi, les recommandations suivantes peuvent être faites afin de réduire au mieux l'expansion de cette insécurité dûs aux motos-taxis : multiplier les campagnes de sensibilisations auprès des conducteurs de moto-taxi en rapport avec le bienfondé du respect des règles de circulation routière et du respect du code de la route ; intégrer tous les acteurs qui agissent dans le transport par moto-taxi dans la conception et l'établissement des règles devant encadrer le secteur d'activité du transport par moto-taxi qui devra facilement s'adapter en fonction des réalités locales pratiques d'exercice de cette activité ; limiter le nombre des pièces à fournir à deux ou trois dont le processus d'obtention doit être facile auprès des services qui sont désignés ; les institutions en charge du contrôle et de l'application de la réglementation doivent vraiment faire leur travail et cela doit être visible sur le terrain ; les syndicats en charge de l'organisation du secteur d'activité de transport par moto-taxi doivent mener un véritable travail d'éducation en ce qui concerne la connaissance des textes en vigueur qui encadrent leur secteur d'activité ; avoir une synergie efficace entre les services déconcentrés de l'Etat et laisser le plein pouvoir de gestion et d'organisation aux collectivités territoriales décentralisées en ce qui concerne le volet technique et pratique de ce secteur d'activité.

Ainsi, intégrer les acteurs en charge de la gestion et la coordination du transport par moto-taxi, les représentants syndicaux des transporteurs par moto-taxi et les usagers à l'élaboration des règles devant régir le transport par moto-taxi dans la ville de Bertoua est une nécessité. C'est seulement de cette manière-là, que les règles acceptables par tous régulant ce secteur d'activité pourront être trouvées afin de réduire cette insécurité routière.

**ANNEXES**

## Annexe n° 1 : Attestation de recherche

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

PAIX-TRAVAIL-PATRIE

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

FACULTE DES ARTS, LETTRES ET  
SCIENCES HUMAINES

DEPARTEMENT D'HISTOIRE



REPUBLIC OF CAMEROON

PEACE-WORK-FATHERLAND

THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS, LETTERS AND  
SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

Siège : Bâtiment Annexe FALSH-UYI, à côté AUF

**ATTESTATION DE RECHERCHE**

Je soussigné, Professeur **BOKAGNE BETOBO Edouard**, Chef de Département d'Histoire de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé I, atteste que l'étudiant **WOABOUF NANA Jean-Louis**, matricule **16D768** est inscrit en Master II dans le dit Département, option Histoire Economique et Sociale. Il mène, sous la direction du **Pr. TSALA TSALA Célestin Christian (Professeur Titulaire)**, une recherche universitaire sur le thème : « *Moto-taxi et problématique de sécurité dans la ville de Bertoua (1991-2018)* ».

Nous le recommandons aux responsables des administrations, des centres de documentations, d'archives et toutes autres institutions nationales ou internationales, en vue de lui faciliter la recherche.

**En foi de quoi, la présente autorisation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.**

Fait à Yaoundé le 23 JAN 2022

Le Chef de Département  
  
*Edouard Bokagne*  
**Bokagne Betobo Edouard**  
 Maître de Conférences

## Annexe n° 2 : Autorisation d'accès aux archives

REPUBLIQUE DU CAMEROUN  
PAIX – TRAVAIL – PATRIE  
-----  
MINISTRE DE L'HABITAT ET DU  
DEVELOPPEMENT URBAIN  
-----  
SECRETARIAT GENERAL *H*  
-----  
SOUS-DIRECTION DE LA DOCUMENTATION  
ET DES ARCHIVES  
-----

REPUBLIC OF CAMEROON  
PEACE – WORK – FATHERLAND  
-----  
MINISTRY OF HOUSING AND URBAN  
DEVELOPMENT  
-----  
SECRETARIAT GENERAL  
-----

N° 0030 *MAA* MINHDU/SG/SDDA *it*

**AUTORISATION D'ACCES AUX ARCHIVES**

Je soussigné, Madame Célestine KETCHA COURTES, Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain,

autorise Monsieur WOABOUF NANA Jean-Louis, étudiant en Master II d'Histoire à l'Université de Yaoundé I à accéder aux archives du MINHDU (sous l'encadrement du Sous-Directeur de la Documentation et des Archives) dans le cadre de la rédaction de son mémoire dont le thème porte sur : « Moto-taxi et problématique de sécurité dans la ville de Bertoua (1991 – 2008) ».

En foi de quoi, la présente autorisation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit. /-

Fait à Yaoundé, le 12 MAI 2021

**LE MINISTRE**  
*Ketcha*  
Courtes née Ketcha Célestine





### **Annexe n° 3 : Décret du 95/650/pm du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux**

Le Premier Ministre Chef du Gouvernement, Vu la constitution..

Vu la loi n° 90/030 du 10 Août 1990 fixant les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier.

Vu le décret n° 78/341 du 03 Septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, ensemble ses modifications subséquents:

Vu le décret n° 92/089 du 04 mai 1992 précisant les attributions du Premier ministre. Chef de gouvernement;

Vu le décret n° 92/224 du 25 novembre 1992 portant nomination du Premier Ministre. Chef de Gouvernement;

Vu le décret n° 92/245 du 26 Novembre 1992 portant organisation du gouvernement, ensemble ses modifications subséquents; Décrète:

#### ***CHAPITRE 1: DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES***

**Article 1 :** Le présent décret fixe les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles affectés au transport public des personnes sur le territoire national, ci-après désignés «motos – taxis ».

**Article 2 :** Sont considérés comme motos-taxis, les véhicules d'auto propulsion à deux roues, sans " si de car ", ainsi que les véhicules à trois roues, lorsqu'ils effectuent le transport des personnes à titre onéreux.

#### ***CHAPITRE 2 : DE L'EXPLOITATION DES MOTOS-TAXIS***

**Article 3 :** l'exploitation des motos - taxis est subordonnée à l'obtention d'une licence spéciale de transport de catégorie " spécial motos-taxis", et d'une carte de transporteur routier; et à l'inscription au registre des transporteurs par moto-taxi.

**Section I :** De la délivrance de la licence spéciale de transport de catégorie " spéciale motos-taxis " .

**Article 4 :** La licence " spéciale moto-taxi" est délivrée par le préfet territorialement compétent, au vu d'un dossier comprenant les pièces suivantes : une demande timbrée sur imprimé spécial défini par l'administration chargée des transports; Une copie certifiée conforme de la carte nationale d'identité ou une expédition des statuts s'il s'agit d'une personne morale; une quittance attestant le paiement d'une redevance de deux mille (2.000) francs.

**Article 5 :** Le dossier visé à l'article 4 est déposé contre récépissé au service départemental des transports territorialement compétent ou lorsqu'il n'en existe pas, à la préfecture du ressort. La délivrance du certificat de licence donne lieu à l'inscription sur le registre des " motos-taxis" avec attribution de numéro reporté sur le certificat de licence. Le préfet dispose d'un délai de dix (10) jours à compter de la date de dépôt du dossier visé au (1) cidessus pour se prononcer. Passé ce délai, et faute pour le préfet de notifier à la personne physique ou morale intéressée le rejet motivé de sa demande en cas de non-conformité du dossier, la licence est réputée accordée et l'activité correspondant peut être exercée.

**Article 6 :** La licence de transport " spécial moto-taxi" est personnelle et incessible.

#### **Section II : De l'obtention de la carte de transporteur routier.**

**Article 7 :** Toute personne physique ou morale bénéficiaire d'une licence " spéciale mototaxi" ne peut mettre en circulation une moto-taxi sans avoir obtenu au préalable une carte de transporteur routier pour ladite

moto-taxi. La carte de transporteur routier visée au (1) cidessus doit être présentée à toute réquisition de l'autorité compétente.

**Article 8 :** La carte de transporteur routier est délivrée par le service départemental des transports terrestres territorialement compétent au vu d'un dossier comprenant:

- Une copie certifiée conforme de la carte grise de la moto-taxi;
- Une copie de la licence de transport " spécial moto-taxi " ;
- Une attestation d'assurance en cours de validité;
- Une quittance attestant le paiement d'une redevance de quatre mille (4.000) francs. La durée de validité de la carte de transporteur routier est liée à la durée de validité de la police d'assurance souscrite par la personne concernée. Le chef de service départemental des transports est tenu de se prononcer dans un délai maximal de cinq (5) jours à compter de la date de saisine. Passé ce délai, les dispositions de l'article 5 (3) sont applicables.

### *Section III : Des conditions d'exploitation*

**Article 9 :** Tout conducteur de moto-taxi doit remplir les conditions ci-après.

- être âgé de dix-huit (18) ans au moins.
- Etre titulaire d'un permis de conduire de catégorie A.
- La conduite de toute moto-taxi est subordonnée au port d'un casque.

**Article 10 :** Toute moto-taxi doit être équipée:

- d'un réservoir de carburant peint en jaune en guise de signe distinctif;
- d'une paire de pose-pieds;
- d'un trousseau de dépannage;
- de deux (2) rétroviseurs;
- des dispositifs complets d'éclairage et de signalisation;
- des dispositifs de freinage;
- des avertisseurs sonores; et de deux casques.

**Article 11 :** Toute licence de transport de personnes par moto-taxi peut faire l'objet d'une suspension ou d'un retrait par le préfet compétent, pour l'un des motifs suivants :

- faillite ou mise en liquidation judiciaire du bénéficiaire de la licence;
- Usage d'une licence de transport falsifiée;
- Usage d'un motorcycle volé pour exploiter un service de transport par moto-taxi; - Exploitation d'une licence par moto-taxi sans carte de transporteur routier.

2- La décision suspendant l'exploitation d'une licence de transport par moto-taxi en fixe la durée sans que celle-ci puisse excéder (1) an.

3- Toute décision de retrait ou de suspension doit être motivée et notifiée au titulaire. **Article 12 :** Sans préjudice des sanctions plus sévères prévues par la législation en vigueur, les infractions aux dispositions du présent décret sont punies conformément à l'article R 369 du Code Pénal.

**CHAPITRE 4 : DES DISPOSITIONS DIVERSES, TRANSITOIRES ET FINALES.****Article 13:**

- 1- L'aménagement et la gestion des espaces d'aires ou de parcs de stationnement et/ou de têtes de lignes pour motos-taxis incombent à l'autorité municipale, conformément à la législation en vigueur.
- 2- Ils peuvent être subordonnés à la perception de droits pour l'usage de ces infrastructures, sur décision de l'autorité municipale du ressort.

**Article 14 :** Les modèles de la demande de licence et de carte de transporteur routier par motos-taxis sont conformes à ceux fixés par les textes réglementaires régissant l'activité de transport. **Article 15:**

1- Les personnes physiques ou morales exploitant une moto-taxi à la date de publication du présent décret sont tenues, dans un délai maximal de trois mois à compter de la présente date, de se conformer à la présente réglementation.

2- Passé ce délai prévu au (1) ci-dessus et faute pour la personne physique ou morale concernée de se conformer aux dispositions du présent décret, l'exploitation de la moto-taxi incriminée est suspendue.

**Article 16 :** Sont abrogées toutes les dispositions antérieures contraire du décret n° 94/033/PM du 02 février 1994 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles.

**Article 17 :** Le présent décret sera enregistré et publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en Anglais et en Français.

Yaoundé le 15 Novembre 1995

Le premier Ministre, Simon ACHIDI ACHU

**Source :** Archives de la Délégation Départementale du Ministère des transports du Lom et Djérem, Bertoua, 31 janvier 2022.

## **Annexe n° 4 : Décret n° 72/349 Portant organisation administrative de la République Unie du Cameroun**

### **DECRET N° 72/349**

#### **Portant organisation administrative de la République Unie du Cameroun**

**LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN,**

Vu la Constitution de la République

**DECRETE:**

**Article Premier.** - La République Unie du Cameroun est administrativement divisée en :

- Provinces,
- Départements,
- Arrondissements,
- Districts.

**Article 2-**

Les Provinces, Départements, Arrondissements et district; sont créés par décret. Ce décret fixe leurs limites territoriales.

**Article 3.-**

Il est créé sept (7) Provinces sur l'ensemble du Territoire National

**a)** La Province du **CENTRE-SUD**, dont le chef-lieu est à Yaoundé, comprend les départements suivants :

- Département de DJA-ET-LOBO
- Département de la HAUTE-SANAGA.
- Département de KRIBI
- Département de la LEKIE
- Département du MBAM
- Département de la MEFOU
- Département du NTEM
- Département de NYONG-ET-KELLE
- Département de NYONG-ET-MFOUMOU
- Département de NYONG ET SO.

**b) La Province de l'EST** dont le chef-lieu est à BERTOUA, comprend les départements suivants :

- département de BOUMBA-ET-NGOKO
- département de HAUT-NYONG
- département de KADEY
- département de LOM-ET-DJEREM

**c) la province du LITTORAL** dont le chef-lieu est à DOUALA, comprend les départements suivants :

- département du MOUNGO
- département du NKAM
- département de la SANAGA-MARITIME
- département du WOURI

**d) La province du NORD** dont le chef-lieu est Garoua comprend les départements suivants :

- Département de l'ADAMAOUA
- Département de la BENOUE
- Département du DIAMARE
- Département de LOGONE-ET-CHARI
- Département de MAYO-DANAY

**e) La Province du NORD-OUEST**, dont le chef-lieu est à BAMENDA, comprend les départements suivants :

- Département de la BUI
- Département de DONGA-MANTUNG
- Département de la MOMO
- Département de la MEZAM
- Département de la MENCHUM

**f) La Province de l'OUEST**, dont le chef-lieu est à Bafoussam, comprend les départements suivants :

- Département des BAMBOUTOS
- Département BAMOUN
- Département du HAUT-NKAM
- Département de la MENOUA
- Département de la MIFI
- Département du NDE

**g)** La Province du **SUD-OUEST** dont le chef-lieu est à Buéa, comprend les départements suivants :

- Département du FAKO
- Département de la MANYU
- Département de la MEME
- Département du NDIAN

**Article 4. -**

Les Départements, Arrondissements et Districts actuellement existants sont maintenus sauf dispositions contraires expresses

**Article 5.-**

La Province est placée sous l'autorité d'un Gouverneur, le Département sous l'autorité d'un Préfet, l'Arrondissement sous l'autorité d'un Sous-préfet et le District sous l'autorité d'un Chef de District,

**Article 6. –**

Les gouverneurs, préfets et sous-préfets sont nommés par décret. Ils peuvent *être* assistés d'adjoints.

**Article 7.-**

L'organisation et le fonctionnement des unités administratives, ainsi que les pouvoirs des responsables de ces unités sont fixés par décret.

**Article 8. –**

Le Présent décret entrera en vigueur après l'intervention d'une part, du décret prévu à l'article 7 ci-dessus et d'autre part, du décret portant nomination des gouverneurs de Provinces.

Il sera enregistré et publié au: Journal Officiel de la République Unie du Cameroun en Français et en Anglais.

**Le président de la  
République**

**Ahmadou Ahidjo**

**Annexe n° 5 : Décret n°2008/3447/pm/du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux**

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

PAIX - TRAVAIL - PATRIE

20 08/3 4 4 7  
 DECRET N° \_\_\_\_\_ /PM DU 31 DEC 2008  
 Fixant les conditions et les modalités d'exploitation  
 des motocycles à titre onéreux.-

LE PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT,

- Vu la Constitution ;
- Vu le Code Communautaire révisé de la route de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
- Vu la loi n° 2001/015 du 23 juillet 2001 régissant l'activité commerciale au Cameroun ;
- Vu la loi n° 2001/015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers ;
- Vu la loi n° 2004/017 du 22 juillet 2004 portant loi d'orientation de la décentralisation;
- Vu le décret n° 78/341 du 03 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, ensemble ses divers modificatifs ;
- Vu le décret n° 92/089 précisant les attributions du Premier Ministre, modifié et complété par le décret n° 95/145-bis du 04 août 1995 ;
- Vu le décret n° 2004/0607/PM du 17 mars 2004 fixant les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaire de transporteur routier ;
- Vu le décret n° 2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du Gouvernement, modifié et complété par le décret n° 2007/268 du 07 septembre 2007 ;
- Vu le décret n° 2004/321 du 08 décembre 2004 portant nomination d'un Premier Ministre ;
- Vu le décret n° 2005/151 du 04 Mai 2005 portant organisation du Ministère des Transports,

DECRETE :

## CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1<sup>er</sup>.- Le présent décret fixe les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles appelés « motos taxis », affectés au transport public de personnes dans les zones périurbaines et rurales

ARTICLE 2.- Est considéré comme moto-taxi, tout véhicule d'autopropulsion à deux (02) ou trois (03) roues, sans side-car, affecté au transport public de personnes.

ARTICLE 3.- Les zones périurbaines et rurales prévues à l'article 1 ci-dessus sont déterminées par les autorités municipales compétentes.

## CHAPITRE II DE L'EXPLOITATION DE MOTO-TAXI

ARTICLE 4.- (1) L'accès à la profession de moto-taxi est subordonné à :

- l'obtention d'une licence spéciale de transport de catégorie S2 et d'une carte de transport public routier ;
- l'inscription au registre des transporteurs par moto;
- la détention d'un certificat de visite technique en cours de validité;
- la détention d'une police d'assurance en cours de validité, délivrée par une compagnie d'assurance agréée ;
- l'acquittement du droit de timbre automobile (vignette) ;
- l'acquittement de l'impôt libératoire.

(2) La visite technique visée à l'alinéa (1) n'est pas exigible pour les motos-taxis, à l'état neuf de moins de six (06) mois.

## SECTION I



- une demande timbrée sur imprimé dont le modèle est défini par le Ministre chargé des transports ;
- une copie certifiée conforme de la carte nationale d'identité du postulant ou du gérant de la société pour les personnes morales, si l'un ou l'autre sont camerounais, ou en vertu d'un accord de réciprocité, un certificat de nationalité pour les personnes de nationalité étrangère ;
- un extrait du bulletin numéro 3 du casier judiciaire pour les personnes physiques ou un exemplaire à jour des statuts de la société pour les personnes morales ;
- une quittance attestant du paiement au Trésor public de la redevance relative à la délivrance de la licence de transport S2.

**ARTICLE 6.-** (1) Le dossier visé à l'article 5 ci-dessus est déposé, contre récépissé, à la Délégation départementale des transports ou, selon le cas, au Service régional des transports routiers territorialement compétent, pour validation de sa conformité aux dispositions du présent décret.

(2) La délivrance de la licence de transport S2 donne lieu à l'inscription au registre des transporteurs par moto, avec attribution d'une attestation d'inscription dont le numéro est reporté sur la licence de transport.

(3) Le Délégué départemental des transports ou le Chef de Service régional des transports routiers ainsi saisi dispose d'un délai de trente (30) jours francs, à compter de la date de dépôt du dossier pour se prononcer.

(4) Passé ce délai, et faute pour le Délégué départemental des transports ou le Chef de Service régional des transports routiers de notifier au requérant le rejet motivé de sa demande, la licence est réputée accordée.

**ARTICLE 7.-** La licence de transport S2 est personnelle et incessible, sauf en cas de mise en œuvre d'une procédure collective, conformément à la réglementation en vigueur.

SECTION II  
DE L'OBTENTION DE LA CARTE DE TRANSPORT PUBLIC

ARTICLE 8.- (1) Tout détenteur d'une licence de transport de catégorie S2 doit, avant la mise en exploitation, obtenir une carte de transport public dite « carte bleue ».

(2) La carte de transport public visée à l'alinéa (1) ci-dessus doit être présentée à toute réquisition de l'autorité compétente.

ARTICLE 9.- Le dossier de demande de la carte bleue est déposé contre récépissé à la Délégation départementale des transports ou, selon le cas, au Service régional des transports routiers territorialement compétent. Il comprend les pièces suivantes :

- une demande timbrée sur imprimé dont le modèle est défini par le Ministre chargé des transports ;
- une copie certifiée conforme du certificat d'immatriculation de la moto ;
- une copie certifiée conforme de la licence de transport de catégorie S2 ;
- une copie certifiée conforme de l'attestation d'inscription au registre des transporteurs par moto ;
- une attestation de police d'assurance délivrée par une compagnie d'assurance agréée couvrant le passager, le conducteur et la moto elle-même.

ARTICLE 10.- (1) La carte bleue est délivrée par le Délégué départemental des transports ou, selon le cas, le Chef de Service régional des transports routiers territorialement compétent dans un délai maximum de deux (02) jours francs, à compter de la date de dépôt du dossier

(2) La carte bleue est établie par moto.

(3) La validité d'une carte bleue est limitée à la date d'expiration de l'assurance de la moto-taxi correspondante, sans que cette validité puisse excéder un (01) an.

SECTION III  
DES CONDITIONS D'EXERCICE DE LA PROFESSION DE  
CONDUCTEUR DE MOTO-TAXI

ARTICLE 11.- (1) Tout conducteur de moto-taxi doit remplir les conditions ci-après :

- être âgé de dix-huit (18) ans au moins ;
- être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie « A » ;
- être titulaire d'un certificat de capacité de la catégorie « MT »

(2) Les conditions et les modalités de formation à la conduite des motos-taxis ainsi que celles relatives à l'obtention du certificat de capacité de la catégorie « MT » sont définies par un texte particulier du Ministre chargé des transports.

SECTION IV  
DES CARACTERISTIQUES DES MOTOS-TAXIS ET DE LEURS  
EQUIPEMENTS

ARTICLE 12.- (1) Toute moto-taxi doit, avant sa mise en exploitation :

- être immatriculée par les services territorialement compétents du Ministère chargé des transports ;
- posséder un numéro d'identification attribué par la commune de ressort du lieu d'exploitation.

(2) Les conditions et les modalités d'attribution ou de suspension du numéro d'identification de la moto-taxi sont définies par les communes concernées.

ARTICLE 13.- (1) Toute moto-taxi doit disposer des équipements et accessoires ci-après :

- un réservoir de carburant peint en jaune ;
- un siège à deux places, y compris celle du conducteur ;
- deux (02) paires de pose pieds ;
- un trousseau de dépannage ;
- deux (02) rétroviseurs ;



(3) La décision suspendant l'exploitation d'une licence de transport par moto-taxi en fixe la durée, sans que celle-ci puisse excéder un (01) an.

(4) Toute décision de suspension ou de retrait de la licence de transport par moto-taxi doit être motivée et notifiée au propriétaire de la licence.

ARTICLE 15.- Le permis de conduire de catégorie « A » ou le certificat de capacité de moto-taxi peut faire l'objet d'une suspension ou d'un retrait par le Ministre chargé des transports sur avis de la Commission consultative prévue à l'article 14 ci-dessus.

ARTICLE 16.- Sans préjudice des sanctions prévues à l'article 14 ci-dessus, le Préfet territorialement compétent peut, à titre de mesure conservatoire, retirer le permis de conduire ou le certificat de capacité d'un conducteur de moto-taxi lorsque celui-ci est l'auteur d'homicide et de blessures involontaires, telle que prévue à l'article 289 du Code pénal.

ARTICLE 17.- Les décisions de suspension et/ou de retrait de licence ou de permis de conduire, visées à l'article 14 alinéas (3) et (4) ci-dessus, sont exécutées, le cas échéant, avec le concours des forces de maintien de l'ordre.

ARTICLE 18.- Sans préjudice des sanctions plus sévères prévues par la législation et la réglementation en vigueur, les infractions aux dispositions du présent décret sont punies conformément à l'article R369 du Code pénal.

### CHAPITRE III DISPOSITIONS DIVERSES, TRANSITOIRES ET FINALES

ARTICLE 19.- Les modèles de demande de la licence de catégorie S2 et de la carte de transporteur routier par moto-taxi sont identiques à ceux prévus par les textes réglementaires fixant les conditions et les modalités d'obtention de la licence de transport routier et de la carte bleue.

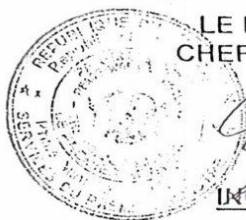
ARTICLE 20.- (1) Tout exploitant de moto-taxi est tenu, dans un délai de six (06) mois à compter de la date de publication du présent décret, de se conformer à ses dispositions.

(2) Passé ce délai et faute pour l'exploitant concerné de se conformer auxdites dispositions, l'exploitation de la moto-taxi mise en cause est réputée suspendue et traitée comme telle par les services compétents de la police routière

ARTICLE 21.- Sont abrogées les dispositions antérieures, notamment celles du décret n°95/650/PM du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux

ARTICLE 22.- Le présent décret sera enregistré et publié selon la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais /-

YAOUNDE, le 31 DEC 2008



LE PREMIER MINISTRE,  
CHEF DU GOUVERNEMENT,

INONI EPHRAIM

**Annexes n°6 : Décret N° 2013/7016/PM du 30 Juillet 2013 modifiant et complétant certaines dispositions du décret n°2008/3447/PM du 31 Décembre 2008 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux**

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

PAIX-TRAVAIL-PATRIE

2013/7016

DECRET N° \_\_\_\_\_ /PM DU 30 JUIL 2013  
 modifiant et complétant certaines dispositions du  
 décret n°2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les  
 conditions et les modalités d'exploitation des  
 motocycles a titre onéreux.-

LE PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT,

- Vu la Constitution ;
- Vu le Code Communautaire révisé de la Route de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
- Vu la loi n°90/031 du 10 août 1990 régissant l'Activité Commerciale au Cameroun ;
- Vu la loi n°2001/015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaires des transports routiers ;
- Vu la loi n° 2002/003 du 19 avril 2002 portant Code Général des Impôts, ensemble ses modificatifs ;
- Vu la loi n°2004 /017 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux Communes ;
- Vu le décret n°78/341 du 03 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, ensemble ses divers modificatifs ;
- Vu le décret n°92/089 du 04 mai 1992 précisant les attributions du Premier Ministre, modifié et complété par le décret n°95/145-bis du 04 août 1995 ;
- Vu le décret n°2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2011/409 du 09 décembre 2011 portant nomination d'un Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports ;
- Vu le décret n°2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux.



## DECRETE :

**ARTICLE 1<sup>er</sup>.**- Les dispositions des articles 2, 4, 12, 13 et 14 du décret n°2008/3447/PM du 31 décembre 2008 susvisé, sont modifiées et complétées ainsi qu'il suit :

« **ARTICLE 2 (nouveau).**- Est considéré comme moto-taxi, tout véhicule d'autopropulsion à deux (02) roues, sans remorque, affecté au transport public de personnes.

**ARTICLE 4 (nouveau).**- L'accès à la profession d'exploitant de moto-taxi est subordonné à :

- l'obtention d'une licence spéciale de transport de catégorie S2 ;
- la possession d'une carte de transport public routier par motorcycle exploitée ;
- l'inscription au registre de commerce et du crédit mobilier pour les personnes physiques et morales ;
- l'inscription au registre des transporteurs par motorcycle ;
- la détention d'un certificat de visite technique en cours de validité ;
- la détention d'une police d'assurance en cours de validité, délivrée par une compagnie d'assurance agréée ;
- l'acquittement du droit de timbre automobile (vignette) ;
- l'acquittement de l'impôt libératoire ;
- la possession d'une carte de contribuable.

**ARTICLE 12 (nouveau).**- Toute moto-taxi doit, avant sa mise en circulation :

- être immatriculée par les services territorialement compétents du Ministère chargé des transports ;
- posséder un numéro d'identification attribué par la commune du ressort du lieu d'exploitation.

**ARTICLE 13 (nouveau).**- (1) Toute moto-taxi doit disposer des équipements et accessoires ci-après :

- un (01) réservoir de carburant peint en jaune ;
- un (01) siège à deux places, y compris celle du conducteur ;
- deux (02) paires de pose pieds ;
- un (01) trousseau de dépannage ;

- deux (02) rétroviseurs ;
- un (01) dispositif complet d'éclairage et de signalisation ;
- un (01) dispositif de freinage fonctionnel ;
- un (01) avertisseur sonore ;
- un (01) casque de protection pour le conducteur ;
- un (01) casque de protection pour le passager ;
- un (01) pare choc avant et arrière.

(2) Le port du casque et du gilet est obligatoire pour le conducteur  
Le port du casque est obligatoire pour le passager.

(3) La couleur du gilet visé à l'alinéa (2) ci-dessus est déterminée par la commune du ressort du lieu d'exploitation. Il doit être muni d'une bande réfléchissante horizontale de dix (10) centimètres à l'avant et à l'arrière et marqué du sigle de la commune concernée, des numéros d'immatriculation et d'identification de la moto-taxi.

**ARTICLE 14 (nouveau).**- (1) Sans préjudice des poursuites pénales, la licence de transport public par moto-taxi peut faire l'objet de suspension ou de retrait par le Ministre chargé des transports, sur proposition de la Commission départementale de suivi des activités des moto-taxis ou, le cas échéant, du Préfet territorialement compétent, pour l'un des motifs suivants :

- usage d'une licence de transport falsifiée ;
- utilisation d'un motocycle frauduleusement acquis ;
- exploitation d'une moto-taxi sans police d'assurance carte de transport public (carte bleue) ;
- condamnation à une peine privative de liberté pour des infractions liées notamment au proxénétisme, à la pédophilie, à la violence sur les mineurs ;

(2) La Commission départementale visée à l'alinéa 1 ci-dessus est mise en place, en tant que de besoin, par le Préfet territorialement compétent.

(3) La décision suspendant l'exploitation d'une licence de transport par moto-taxi en fixe la durée, sans que celle-ci puisse excéder un an.

(4) Toute décision de suspension ou de retrait de licence de transport par moto-taxi doit être motivée et notifiée au propriétaire de la licence.

**Source :** Archives de la Délégation Départementale du Ministère des transports du Lom et Djérem, Bertoua, 31 janvier 2022.



## Annexe n°7 : Décret N° 2007/115 du 23 Avril 2007 Portant création de nouveaux arrondissements au sein de certains départements

### Décret N° 2007/115 du 23 avril 2007

#### Portant création de nouveaux arrondissements au sein de certains départements

**Le Président de la République décrète :**

**Article premier** - Il est créé au sein de certains départements, les arrondissements ci-après :

#### I - PROVINCE DE L'ADAMAOUA

##### Département de la Vina

**1. Arrondissement de Ngaoundéré 1<sup>er</sup>                      Chef-lieu : Mbideng**

Le ressort territorial dudit arrondissement s'étend sur les quartiers et villages suivants: Quartier administratif, Mbideng, Camp fonctionnaire, Ndelbe I, Bali, Ndelbe II, Boumdjere, Ndelbe III, Mission catholique, Gambarara II, Mayo-Djarandi, Burkina, Bamyanga I, Marza I, Bamyanga 11- A, Marza II, Bamyanga II -B, Ngaoundang, Bamyanga III, Sioute Bonjong, Bamyanga - Hamadjangui, Laïga, Bamyanga - Pana, Wakwa, Quartier Lissey, Mamra, Haut-Plateau, Kantalang, Beka-Hossere, Mbikala-Hossere.

**2. Arrondissement de Ngaoundéré IIe                      Chef-lieu: Mabanga**

Le ressort territorial dudit arrondissement s'étend sur les quartiers et villages suivants: Tongo I, Ngaouhora I, Tongo Pastoral, Ngaouhora II, Baladji I, Dara-Salam, Baladji II, Valabaï, Joli Soir, Youhou, Abattoir, Nyassay, Aéroport, Baouré, Lamidat, Massola , Yarang, Margueleng, Quartier Haoussa, Youkou, Aoudi, Mbalang-Djalingo, Sabongari I, Darang, Sabongari II, Selbe-Darang, Sabongari III, Mayo- Danayel, TrouaMallah, Mbibar, Quartier Choa, Mabanga, Madagascar, Gada-Mabanga

**3. Arrondissement de Ngaoundéré IIIe                      Chef-Lieu : Dang**

Le ressort territorial dudit arrondissement s'étend les quartiers et villages suivants: Mamwi 1, Madjele 1, Manwi II, Madjele II, Dang, Wabounetchabbal-Djalingo, Bini, Tchabbal-Mounguel, Malang, Tchabbal-Baouro, Malang-Gare, Margol, Malo-Mbifal, Tellere, WouroSoua, Saltaka, Ngaoumoko, Roh, Tinguereing, Ngodi.

**4. Arrondissement de Nganha                      Chef-lieu : Nganha**

Le ressort territorial dudit arrondissement s'étend sur les localités et les quartiers sur suivants: Borongo, Yenwa, Folifere, Koubadje, Lougguéré-Bah Sourbo, Nyambarang, Toumbere, Wame, Ngaoubo, Nyassar, Kobi, Mara-Ousmanou, Yang, Ndigou Hamadjoda, Mamoum, Ngaoumbam, Barang, Bini-Pock, Gamboukou, Majer, Mbang-Foulbé, Majer:Malia, Ngangassaou, Mandjimi, Awa, Laouré Ngaoumdandji, Nyasse, Balel , Mbang-Mboum, Yokotondou, Nom, Bera, Kandi, Bantahi, Baoussi, Lafia Didango, Mberem, Sadool Yaya, Gop, Mbalang-Aboubakar, Massakbatt, Balang-Sanga, Vack, Sadool Calmet, Dena, Bah-Zanga, Mandoukoum, Nganha, Saouta, Holmbali, Sikito.

### III - PROVINCE DE L'EST

#### Département du Lom et Djerem

##### **1 - Arrondissement de Bertoua 1<sup>er</sup> Chef-lieu: Nkolbisson**

Le ressort territorial dudit arrondissement s'étend sur les quartiers et villages ci-après: Mokolo I, Mokolo III, Mokolo II, Mokolo IV, Sembe, Koume Goffi, Birpondo, Gbakombo, Radio, Nkolbikon I, Ndouan, Nkolbikon II, Bodomo, Madagascar, Bamvele, Koume-Bonis, Nyanganza, Koume Tigaza, Bonis, Ndongofi, Nganke, Gaïmona, Kâigama.

##### **2 - Arrondissement de Bertoua IIe Chef-lieu: Yadémé**

Le ressort territorial dudit arrondissement s'étend sur les quartiers et localités ci-après: Gboklola, Yadémé, Tindamba, Monou, ENIA I, Briqueterie, ENIA II, Haoussa, Kano, Woulamayo, Ngaikada I, Bertoua II, Ngaikada II, Elevage, Ekombitié, Ndmnam

##### **3 - Arrondissement de Mandjou Chef-lieu: Mandjou**

Le ressort territorial dudit arrondissement s'étend sur les villages et les localités ci-après : Ndanga Ndengue, Adinkol, Ndoumbe, Kouba, Letta, Mandjou, Koubou, Bindian Dembo 1, Ndong Mbome, Grand Mboulaye, Sambé, Daïguene, Ndemnam, Boulembe, Gamboula, Moïnam, Dembo II, Gounte, Bazzama, Toungou

### IV. PROVINCE DE L'EXTRÊME- NORD

#### Département du Diamaré

##### **1. Arrondissement de Maroua 1<sup>er</sup> Chef-lieu: Domayo**

Le ressort territorial dudit arrondissement s'étend sur le lamidat de Miskine, les lawanats de Salak, Zokok Ladeo, Kaoutal ainsi que sur les quartiers et localités ci-après: Ziling, Makabaye, Ouro-Tchédé, Mayel Denguesdji, Pallar 1, Djarengol Kaigama, Pallar II, Djarengol Pidéré, Baouliwol, Djarengol Pitoal'é, Messinguiléo II, Djarengol Pascale, Tchoffa Bani, Hardé, Domayo, Pont Vert, Ouro-Dolé, Ngassa.

##### **2. Arrondissement de Maroua IIe Chef-lieu: Doualaré**

Le ressort territorial dudit arrondissement s'étend sur les lawanats de Gayar, Kossewa, Papmata et Dogba ainsi que sur les quartiers et localités ci-après : Missinguiléo 1, Djoudandou, Koutbao, Lopere, Zouloum, Mayel Ibbe, Dirgiwo, Lowol Diga, Founangue, Wourde 1, Doualare, Wourde II, Mbalgare.

##### **3 - Arrondissement de Maroua IIIe Chef-lieu : Douggoi**

Le ressort territorial dudit arrondissement s'étend sur le canton de Balaza Lamido, les lawanats de Belazo Lawane ; Kodek, Kongola Said, Djolawo, Djoddéo et Djoulgouf ainsi que sur les localités de Douggoi, Louguéo, Ouro Lopé et Doursoungo.

**Article 3.-** Sont abrogées, toutes les dispositions antérieures contraires au présent décret.  
**Article 4. -** Le présent décret sera enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au journal officiel en français et en anglais.

**Yaoundé, le 23 avril 2007**

**Le président de la République,**

**(é) Paul BIYA**

**Source :** Archives de la Commune de Bertoua 1<sup>er</sup>, Bertoua, 25 janvier 2022.

## Annexe n°8 : Décret N° 2008/016 du 17 Janvier 2008 portant création de la Communauté Urbaine de Bertoua

### Décret N° 2008/016 du 17 janvier 2008 Création de la communauté Urbaine de Bertoua

#### **Le Président de la République, décrète :**

##### **Art. 1<sup>er</sup>**

- (1) Il est créé dans l'agglomération de Bertoua, une communauté urbaine dénommée «Communauté Urbaine de Bertoua».
- (2) La communauté urbaine de Bertoua prend l'appellation « Ville de Bertoua»
- (3) Le siège de la communauté urbaine de Bertoua est fixé à Nkolbikon.

##### **Art. 2.**

- (1) La communauté urbaine de Bertoua est composée des communes ci-après :
  - Commune de Bertoua 1<sup>er</sup>
  - Commune de Bertoua IIème

- (2) Les communes visées à l'alinéa (1) ci-dessus prennent respectivement l'appellation « Commune d'arrondissement de Bertoua 1<sup>er</sup> » et « Commune d'arrondissement de Bertoua IIème ».

**Art. 3.** Les limites et le ressort territorial de la commune d'arrondissement de Bertoua 1<sup>er</sup>, dont le siège est situé à Nkolbikon, sont ceux de l'arrondissement de Bertoua 1<sup>er</sup>.

**Art. 4.** Les limites et le ressort territorial de la commune d'arrondissement de Bertoua IIème, dont le siège est situé à Yadémé, sont ceux de l'arrondissement de Bertoua IIème.

**Art. 5.** Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret.

**Art. 6.** Le présent décret sera enregistré et publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au journal officiel en français et en anglais.

**Yaoundé, le 17 janvier 2008**  
**Le président de la République,**  
**(é) Paul Biya**

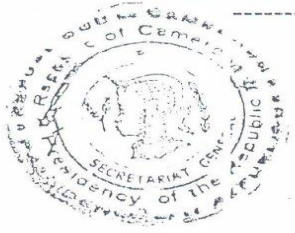
**Source :** Archives de la Communauté Urbaine de Bertoua, 18 janvier 2021.

**Annexe n°9 : Décret N° 2008/376 du 12 Novembre 2008 Portant organisation administrative de la république du Cameroun**

MELAGO

REPUBLIQUE DU CAMEROUN PAIX – TRAVAIL – PATRIE

---



SEAL OF THE PRESIDENCY OF THE REPUBLIC OF CAMEROON

2008/376 DU 12 NOV 2008

DECRET N° portant organisation administrative de la République du Cameroun.-

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

● VU la Constitution,

DECRETE :

CHAPITRE I<sup>er</sup>  
DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1<sup>er</sup>.- (1) Le territoire de la République du Cameroun est organisé en circonscriptions administratives.

(2) Constituent des circonscriptions administratives :

- les régions ;
- les départements ;
- les arrondissements.

ARTICLE 2.- Les régions, les départements et les arrondissements sont créés par décret du Président de la République qui en fixe la dénomination et les limites territoriales.

ARTICLE 3.- (1) La région est placée sous l'autorité d'un Gouverneur, le département sous l'autorité d'un Préfet et l'arrondissement sous l'autorité d'un Sous-Préfet.

(2) Les Gouverneurs, Préfets et Sous-Préfets sont nommés par décret du Président de la République.

3

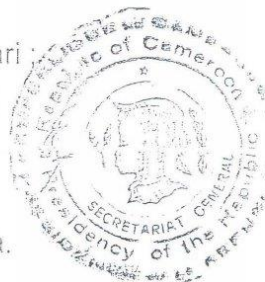
- Département du Nyong et Mfoumou ;
- Département du Nyong et So.

ARTICLE 7.- La Région de l'Est, dont le chef-lieu est Bertoua, comprend les départements suivants :

- Département de la Boumba et Ngoko ;
- Département du Haut-Nyong ;
- Département de la Kadey ;
- Département du Lom et Djerem.

ARTICLE 8.- La Région de l'Extrême-Nord, dont le chef-lieu est Maroua, comprend les départements suivants :

- Département du Diamaré ;
- Département du Logone et Chari ;
- Département du Mayo-Danay ;
- Département du Mayo-Kani ;
- Département du Mayo-Sava ;
- Département du Mayo-Tsanaga.



ARTICLE 9.- La Région du Littoral, dont le chef-lieu est Douala, comprend les départements suivants :

- Département du Mounjo.
- Département du Nkam ;
- Département de la Sanaga-Maritime ;
- Département du Wouri.

ARTICLE 10.- La Région du Nord, dont le chef-lieu est Garoua, comprend les départements suivants :

- Département de la Bénoué ;
- Département du Faro ;
- Département du Mayo-Louti ;
- Département du Mayo-Rey.



- Département de la Meme
- Département du Ndiang



**CHAPITRE III**  
**DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES**

**ARTICLE 15.-** D'autres régions, départements ou arrondissements peuvent, en tant que de besoin, être créés par décrets du Président de la République

**ARTICLE 16.-** Les départements et les arrondissements existants à la date de publication du présent décret restent maintenus. Leurs limites territoriales et leurs chefs-lieux demeurent inchangés, sauf dispositions contraires expresses.

**ARTICLE 17.-** (1) Les districts existants à la date de publication du présent décret demeurent maintenus jusqu'à leur érection en arrondissements. Leurs limites territoriales ainsi que leurs chefs-lieux demeurent inchangés, sauf dispositions contraires expresses.

(2) Les Chefs de District en poste restent en fonction jusqu'à la nomination des Sous-Préfets.

**ARTICLE 18.-** Les codes géographiques ainsi que les coordonnées des circonscriptions administratives font l'objet de textes particuliers.

**ARTICLE 19.-** Un décret du Président de la République fixe les attributions des chefs de circonscriptions administratives ainsi que l'organisation et le fonctionnement de leurs services.

**ARTICLE 20.-** Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret, notamment celles du décret n° 72/349 du 14 juillet 1972 portant organisation administrative de la République Unie du Cameroun, ensemble ses divers modificatifs.

**ARTICLE 21.-** Le présent décret sera enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais./-

Yaoundé, le 12 NOV 2008

LE PRÉSIDENT DE LA REPUBLIQUE,



## SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### A- Archives

ACUB, Décret N° 2008/016 du 17 janvier 2008 portant création de la Communauté Urbaine de Bertoua.

ACB1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>, Décret n° 2007/117 du 24 avril 2007 portant création des commune d'arrondissement de Bertoua 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>.

ADDT, Décret N° 95/659/PM du 16 Novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocyclettes à titre onéreux sur l'ensemble du triangle national.

-----, Décret N° 2008/3947/PM du 31 Décembre 2008 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocyclettes à titre onéreux dans les zones périurbaines et rurales.

-----, Décret N° 2013/7016/PM du 30 Juillet 2013 modifiant et complétant les articles 2, 4, 12,13 et 14 du décret de 2008.

APB, Décret n° 72/349 portant organisation administrative de la République Unie du Cameroun.

APB, Décret n° 2008/376 du 12 novembre 2008 portant organisation administrative de la république du Cameroun.

### B- Sources orales

Noms et prénoms	Age	Profession	Dates et lieux
Abal Christiane	56 ans	Enseignante	Bodomo, 14/02/2022
Amougou François	42 ans	Promoteur culturel	Bodomo, 28/02/2022
Bidja Boris	31 ans	Agriculteur et conducteur de moto-taxi	Italie, 14/02/2022
Bonda Cédric	42 ans	Commerçant	Banvelé, 02/02/2022
Bouba Maïgadji	64 ans	Conseiller n°2 au près du SYNAMOTAC-Est	Ndemnam, 03/03/2022
Bouba Ndida	64 ans	Exploitant de moto-taxi	Ndemnam, 17/01/2022
Haminou	27 ans	Conducteur de moto-taxi	Ekombitié, 17/02/2022



Anonyme	40 ans	Agent municipal à la mairie de Bertoualer	Nkolbikon, 08/02/2022
Anonyme	54 ans	Responsable dans un service déconcentré du Ministère des Transports-Est	Yadémé, 10/02/2022
Anonyme	38 ans	Pompiste dans une station-service de la ville de Bertoua	Banvelé, 01/02/2022
Ismaéla Issa	43 ans	Propriétaire d'espace de vente de motos seconde main	Ndemnam 20/01/2022
Kamga Mathieu	38 ans	Réparateur de motos	Ndemnam, 08/02/2022
Mada Ines	39 ans	Ménagère	Nkolbikon, 28/02/2022
Maelé Madelène	68 ans	Institutrice à la retraite	Mokolo4, 09/02/2022
Mangue Armand	38 ans	Sécretaire général n°2 du Synamotac-Est	Ndemnam, 03/03/2022
Mbelé Dacise	31 ans	Conducteur de moto-taxi	Mokolo Safary, 14/02/2022
Moussi Vanessa	37 ans	Enseignante	Enia, 02/02/2022
Mouzié Patrice	42 ans	Conducteur de moto-taxi	Banvelé, 14/02/2022
Mpouam Hugor	30 ans	Conducteur de moto-taxi	Birpondo, 14/02/2022
Nana pierre	86 ans	Ancien commerçant	Nkolbikon, 04/02/2022
Nanga Hugès	32 ans	Conducteur de moto-taxi	Nkolbikon, 02/02/2022
Ngeugang moïse	63 ans	Jardinier fleuriste	Yademé, 16/02/2022
Ngomane Armand	31 ans	Conducteur de moto-taxi	Italie, 14/02/2022
Ngombié Fridolin	73 ans	Techniciens des travaux publiques à la retraite	Mokolo3, 03/02/2022
Nsangou Ali	65 ans	Propriétaire de garage	Yadémé, 02/03/2022
Oumarou Bello	62 ans	Exploitant de moto-taxi	Ndemnan, 14/01/2022

Ousmanou Bakary	71 ans	Exploitant de moto-taxi	Ndemnam, 20/01/2022
Singa Georges	19 ans	Élève et conducteur de moto-taxi	Tgaza, 05/02/2022
Tchinda Jules	42 ans	Superviseur et gérant de magasin de vente de motos	Banvelé, 20/01/2022

### C- Ouvrages

Aerts J-J. et al, *L'économie camerounaise, un espoir évanoui*, Paris, Karthala, 2000.

BUCREP, *Cameroun, Rapport du 1<sup>er</sup> Recensement Général de la Population et de l'Habitat*, INS, 1976.

\_\_\_\_\_, *Cameroun, Rapport du 3<sup>ème</sup> Recensement Générale de la Population du Cameroun*, INS, 2010.

CMM Sarl, *Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routière au Cameroun*, Ministère des Transports, 2012.

Ela J-M., *Quand l'Etat pénètre en brousse : les ripostes paysannes à la crise*, Paris, Karthala, 1990.

Ela J-M., *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983.

Frangnière J-P., *Comment réussir un mémoire*, Paris Dunod, 1976.

Gankou J-M, *Cameroun le pari de la croissance et du développement*, Yaoundé, Edi-Actu, 1999.

Godard X, *Les transports et la ville en Afrique au sud du sahara : les temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Arcuiel karthala-INREST, coll Economie et Développement, 2002.

\_\_\_\_\_, *Transport urbains dans les villes du sud. La recherche des solutions durables*, Paris, Karthala, CODATY, 1994.

\_\_\_\_\_, (dir), *Mobilité et dans transport dans les villes en développement*, Paris, Harmattan, 1992.

Godard X. et Teunier P., *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : redéfinir le service publique*, Paris, Arcuiel Karthala-INREST, coll Economie et Développement, 1992.

Kanté S., *Le secteur informel en Afrique subsaharienne francophone : vers la formation d'un travail décent*, Genève, Suisse Bureau International du Travail, 2002.

- Kamdem P. et Kuete M., *L'insécurité au Cameroun mythe ou réalité*, Yaoundé, IRESMA, 2015.
- Kengne F., *Les petits métiers de la rue et l'emploi : cas de la ville de Yaoundé*, Yaoundé, SOPECAM, 1991.
- Kengne F. et Metton A., *Économie informelle et développement dans les pays du sud à l'ère de la mondialisation*, Yaoundé, Presse Universitaire de Yaoundé, 2000.
- Kengne F., *Le Cameroun : jardin sacrée de la débrouillardise*, Paris, Harmattan, 2015.
- Levy JC. et Al, *Chine, Afrique, Union Européenne diplomatie de proximité : une porte étroite pour la coopération décentralisée franco-africaine*, mission de coopération décentralisé et de développement durable en chine, 2008.
- Mathieu J-L., *L'insécurité*, Paris, PUF (Que sais-je ?), 1995.
- Mbembe A., *Afrique indocile : Christianisme, pouvoir et Etat en société post coloniale*, Paris, Karthala, 1988.
- Micheal B., *L'art de la thèse, guide repère*, Paris, La Découverte, 1985.
- Muhlrad N., *Système de gestion de la sécurité routière. Une méthode diagnostique adaptable aux pays à faible revenu ou moyen revenu*, France, Institut Français des Sciences et Technologie des Transports de L'aménagement et des Réseaux, 2011.
- Ngakam A. et Ngoumbé Z., *Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) Cameroun*, Newyork et Genève, Nations Unies, 2018.
- Ngamben H., *Les transports routiers au Cameroun, volume 1 (1965-1990)*, Douala, Alpha Print, 2002.
- \_\_\_\_\_, *Les transports routiers au Cameroun volume2 (1980-2000), recueil des textes*, Volume 2, Institut des transports et des Stratégies de Développement, Douala, Alpha Print, 2002.
- Nguéma O., *Initiative PPTE (pays pauvre très endetté), quels enjeux pour l'Afrique ?*, Paris, Harmattan, 2005.
- Nyom, R., *La crise économique du Cameroun : essai d'analyse socio-politique*, Paris, Atlentic éditions, 2003.
- Nkoum B., *Initiation à la recherche: une nécessité professionnelle*, Yaoundé, Presse de l'Université catholique d'Afrique centrale, 2005.

Onana J., *Gouverner le désordre urbain : sortir de la tragique l'impuissance de la puissance publique au Cameroun*, Paris, Harmattan, 2019.

Pierre M. et Beaujeu G., *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 1995.

Pinto R. et Grawitz M., *Méthodes des recherches en sciences sociales*, Paris, Dalloz, 1994.

République du Cameroun, *Politique national de la mobilité urbaine : Diagnostique, vision national et mesures stratégiques pour sa réalisation*, Mobilise your city, Bruxelles, 2019.

Sarrasin B., *Ajustement structurelle et la lutte la pauvreté en Afrique, la banque mondiale face à la critique*, Paris, Harmattan, 1999.

Tassou A., *Désordre urbain et insécurité au Cameroun évaluation et plaidoyer pour une gouvernance urbaine rationnelle*, Yaoundé, Ifrikiya, 2018.

Teurnier P. et Mandon-Adolehoume B., *L'intégration du transport artisanal dans un service public de transport urbain : cas de Dakar*, Paris, CODATU, 1994.

Touna M., *Crise économique et politique de dérèglementation au Cameroun*, Paris, Harmattan, 1996.

\_\_\_\_\_, *L'économie camerounaise : pour un nouveau départ*, Yaoundé, Afredit, 2008.

Vidrovitch C., *De la ville en Afrique noire*, Ed de l'EHSS, Annales d'Histoire des Sciences Sociales, 2006.

Yongsi B. et Bryant C., *Visages et défis des principales villes camerounaises*, Laboratoire, Développement durable et Dynamiques Territoriales, Université de Montréal, Juin 2009.

#### **D- Articles, Rapports et Revues**

Agoussou San, "La diffusion des innovations : l'exemple du des zemidjan dans l'espace béninois", in, *Cahier de Géographie du Québec*, vol47, n°130, avril 2003, pp. 101-130.

Association Mondiale de la Route (AMR), "Améliorer la sécurité des infrastructures de la route", *Rapport général du séminaire international AIPCR-AGEPAR*, Lomé, 2006.

Bezabeh G. et al, "La sécurité routière en Afrique : Evaluation des progrès et enjeux du système de gestion de la sécurité routière", *Rapport de la Banque Africaine de Développement*, Département des transports et des TIC, 2013.

Communauté Urbaine de Bertoua, "Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) : Rapport justificateur dossier définitif", Rapport n° IV, septembre 2012.

\_\_\_\_\_, “Plan Directeur d’Urbanisme (PDU) : rapport diagnostique et perspectives de développement”, Rapport n° III, septembre 2012.

Commune de Bertoua 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>, “Plan Communal de Développement (PCD)”, Juin 2020.

Cogneau D., Razafindrakoto M., Roubaud F., “Le secteur informel urbain et l’ajustement au Cameroun”, In, *Revue d’Économie et du Développement*, vol 4, n°3, 1996. pp. 27-63.

Copet-Rougier E., “Du clan à la chefferie de l’Est-Cameroun”, In, *Journal of the International African Institute*, vol57, N°3, Cambridge University Press, 1987, pp. 345-363.

Chemeteu P., “Bertoua, moto-taximan assassiné”, In, *Cameroun Tribune*, N°10362/6563, 14 Juin 2013.

Diaz L., Plat D. et al, “La diffusion des taxis-moto dans l’Afrique au sud du Sahara”, XIII Colloque de l’ASRDLF, juillet 2007.

\_\_\_\_\_, “Pauvreté, mobilité quotidienne et accès aux ressources dans les villes subsahariennes”, In, *Dynamique de pauvreté et vulnérabilité en démographie et en sciences sociales*, Chaire Quételet 2007, Presse Univ de Louvain, 2010, pp. 282-302.

\_\_\_\_\_, “Motorbike taxis in the transport crisis of west and central Africa”, *EchoGeo*, N°20, Pôle de recherche pour l’organisation, et la diffusion de l’information géographique, 2012.

\_\_\_\_\_, “La diffusion des motos-taxis dans l’Afrique au sud du Sahara”, XIII Colloque de l’ASRDLF, juillet 2007.

Ecole International des Forces de Sécurité (EIFORCES), “Motos-taxis : un phénomène de société vecteur d’insécurité”, Bulletin d’analyse stratégique et prospective, n° 001, 2013.

Feudjo Y., “Les jeunes bensikineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l’Etat”, in, *Presse des Sciences Po/Autrepart*, n°71, 2014, pp. 97-117.

Foumena G., “Tolérance administrative et désordre urbain au Cameroun”, In, *Gouverner le désordre urbain : Sortir de la tragique impuissance de la puissance publique au Cameroun*, Paris, Harmattan, 2019, pp. 21-39.

Godard X. et Ngamben H., “Z comme zémidjan ou le succès des taxi-motos”, in *Transport et ville en Afrique au sud du Sahara : les temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, Coll Economie et développement, 2002, pp. 382-397.

Hererra J., “Du « fédéral » et des « koweitiens » : la fraude de l’essence nigériane au Cameroun”, In, *Estimation des flux illégaux d’essence nigériane et les impacts au Cameroun*, Document de travail Dial, Autrepart, Volume 6, 1997, pp. 187-202.

Kabangaka J-K. et Kane R., “Cameroun note sur le secteur des transports”, *Rapport de la Banque Africaine de Développement*, Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC, 2015.

Kamdem P., célestin Kaffo C., Tatsabong B., “Le transport par moto entre satisfaction des besoins des cadets sociaux et l’insécurité urbaine au Cameroun quelles conjugaisons ?”, In, *L’insécurité au Cameroun mythe ou réalité*, Yaoundé, IRESMA, 2015, pp. 31-50.

Kengne F., “Transports clandestins autour de Yaoundé”, In, *Cahier D’outre-mer*, vol38, n°150, 1985, pp. 175-195.

\_\_\_\_\_, “La contre bande entre le Cameroun et le Nigéria”, In, *revue de Géographie*, vol 41, n°161, 1988, pp. 5-25.

\_\_\_\_\_, “Mototaxistes de ville malgré eux”, In, *Cameroun jardin sacré de la débrouillardise*, Paris, Harmattan, 2015, pp. 383-399.

Lombart J. et Ninot O., “Connecter et intégrer : les territoires mutations de transports en Afrique”, In, cinquante ans d’indépendance africaine: 1960-2010, Bulletin de Géographie Français, vol 1, n° 87, 2010.

Maréchal N. et Sommer K., “Profil urbain national du Cameroun”, *Rapport du Programme des Nations Unies pour les Etablissements Humains*, Division de la Coopération Technique et Régionale, 2007.

Mbarga A., “Le phénomène de motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l’Etat, identité et régulation sociale”, In, *Anthropologie et Société*, une approche par les Cultural Studies, vol34, n°1, 2010, pp. 55-72.

Mougoué B., “Désordre urbain au Cameroun un mal qui prends de l’ampleur”, In, *Gouverner le désordre urbain : Sortir de la tragique impuissance de la puissance publique au Cameroun*, Paris, Harmattan, 2019, pp. 45-60.

Ngamben H. et al, “Libéralisation de l’exploitation des transports collectifs urbains à Douala et Yaoundé/ chronique de la mise en œuvre d’une nouvelle approche”, *Rapport du comité d’orientation de la composante SSATP mobilité urbaine de la Banque Mondiale*, Accra, 2001.

Ngamben H., “Créer des emplois pour les jeunes grâce à l’aménagement urbain”, In, *les Cahiers d’OCISCA*, n°25, 1995.

Nkodo P. et Etouna J., “Croissance urbaine et informalisation de la vie économique à Bertoua”, In, *les visages et les défis des principales villes camerounaises*, Laboratoire Développement Durable et dynamiques territoriales, Université de Montréal, juin 2008, pp. 141-153.

Owona A., “La naissance du Cameroun (1884-1914)”, In, *Cahier d’étude africaines*, vol 13, N°49, 1973, pp. 16-36.

Sahabana M., “Les motos-taxis à Douala et leurs perceptions par les pouvoirs publics : Entre tolérance d’un secteur pourvoyeur d’emplois et de transport et volonté d’éradiquer une activité incontrôlable”, Laboratoire d’Economie des Transports, ENTPE-Université de Lyon 2, 2003.

Sangon B., “Gide du moto taximan: le compagnon de route du moto-taximan”, Projet de renforcement de la lutte contre la corruption et l’insécurité dans le secteur des transports urbains et interurbains par mototaxi dans la Région de l’Est, Programme d’appuis à la citoyenneté active, 2020.

Small M. et Ruiji J., “La gestion de la sécurité routière en Afrique : un cadre de gestion pour les agences nationales et chefs de fils”, Document de travail, Programmes de transports en Afrique SSATP, N°101, 2014.

Youta J., “La mototaxi entre pauvreté, chaumage, et insécurité à Yaoundé”, In, *Cameroun, Jardin sacré de la débrouillardise*, Paris, Harmattan, 2015, pp. 91-106.

## **E- Thèses et Mémoires**

Abena J. M., “La planification économique au Cameroun : aperçu historique”, Thèse de Doctorat, Université de Yaoundé1, 2008.

Anguissa, “Croissance urbaine à la périphérie de Yaoundé et les problèmes de transport : le cas de Minboman”, Mémoire de DIPES II en Géographie, ENS-Yaoundé 2000.

Assampele E, “La production et commercialisation du tabac à l’Est-Cameroun : Du SEITA à la SCT (1945-1999)”, Mémoire de DEA en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006/2007.

Bamas, S., “Les transports urbains en Afrique tropicale : bibliographie analytique et critique”, Mémoire de DEA en Géographie, Institut de Géographie Tropicale, Université de Bordeaux III, 1990.

Bateranzigo L., “Les Gbaya et les Kaka de l’Est-Cameroun des origines à 1960. Approche historique”, Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle en Histoire, Université de Yaoundé, 1993.

Chimi F., “Transport urbain collectif à Yaoundé : le cas de la SOTUC 1973-1995 (approche historique)”, Mémoire de DEA en Histoire, Université de Yaoundé1, 2000.

Kalieu C., “Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes Camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam”, Thèses de Doctorat en Urbanisme, Université de Bretagne Occidentale, 2016.

Kassi I., “Régulations des transports populaires et recompositions du territoire urbain d’Abidjan”, Thèse de Doctorat en Géographie, Université Michel de Montaigne - Bordeaux 3, 2007.

Kepawou C., “Amélioration des transports collectifs à Bafoussam au Cameroun : proposition d’un réseau de bus”, Mémoire Master 2 en Transport et Mobilité, Université Senghor, 2019.

Kogni, “Bertoua, Batouri, Belabo : Etude comparative de trois villes de la province de l’Est-Cameroun”, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Yaoundé, 1986.

Mahop A., “Pouvoirs publics et développement socio-économique à L’Est Cameroun 1960-2010 : Analyse Historique”, Thèse de Doctorat en Histoire, Université d’Aix-Marseille, 2012.

Mbandikens, “Le transport par mototaxi et ces impacts socio-économiques dans la localité de Ndikiliméki”, Mémoire de DIPES II en Géographie, ENS-Yaoundé, 2010.



Megue S., “La province de l’Est-Cameroun : étude de géographie Humaine”, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Bordeaux 3, 2004.

Nana, “Les Gbaya des origines à la révolte de Karnou”, Thèse de Doctorat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010.

Ndjoukya G., “Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : cas des mototaxis à Yaoundé”, Mémoire de Maitrise en Sciences économiques, Université de Yaoundé2-SOA, 2008.

Ngantchou S., “Le transport par mototaxi dans les quartiers périphériques de Yaoundé : le cas de Minboman”, Mémoire de Maitrise en Géographie, Université de Yaoundé1, 2008.

Ngono L., “La coopération chinoise et le développement en Afrique subsaharienne : opportunités ou impacts ?”, Mémoire de la Maitrise en Science Politique, Université du Québec, 2017.

Njotang C., “Les discours de Paul Biya à l’ère du multipartisme au Cameroun : mises en scène argumentatives et relation au pouvoir”, Thèse de Doctorat en Linguistique, Université Bordeaux Montaigne, 2018.

Nouteza K., “Transport clandestin en milieu rural et impact sur le développement : cas de Fongo-Tongo”, Mémoire de Master 2 en Géographie, Université de Yaoundé 1, 2017.

Okiobe S., “Impact socio-économique et environnemental du transport par mototaxi dans la ville de Bafia”, Mémoire de DIPES II en Géographie, ENS-Yaoundé, 2009.

## **F- Dictionnaires, Encyclopédies**

Alcande D., Bouvet L., *Dictionnaire des sciences politiques et sociales*, Collection Guide, Paris, Dalloz, 2004.

*Axix, Volume 7, Paris, Hachette, 1994.*

Gerard C., *vocabulaire des termes juridiques*, Paris, PUF, 1987.

Guillien R., Vincent J., *Lexique des termes juridiques*, Paris, Dalloz, 2001.

*Le nouveau Larousse encyclopédie*, volume 2, Paris, 2003.

*Le nouveau Littré, le dictionnaire de référence de la langue française*, Paris, Garnier, 200

## G-Sources web graphiques

Delphine B., “Le constructivisme structuraliste de Pierre Bourdieu”, consulté en ligne : <https://www.pimido.com/sciences-humaines-et-sociales/sociologie/fiche/bourdieu-structuralisme-constructiviste>, Consulté le 13 juin 2021.

Kaffo C., Kamdem P., “L’intégration des motos-taxis dans le transport urbain au Cameroun ou informel à la remorque de l’Etat : une solution d’avenir au problème de mobilité en milieu urbain en Afrique subsaharienne”, en ligne, <https://www.ville-en-mouvement.com>, consulté le 08/octobre/2020.

Pello G., “Migration transfrontalières en droit socio-économique : une lecture des permis d’un conflit entre migrants et populations locales dans la ville de Bertoua”, fiche d’analyse, 2015, p. 2. En ligne, [http://www.irenees.net/bdf\\_fiche-analyse-1088\\_fr.html](http://www.irenees.net/bdf_fiche-analyse-1088_fr.html), consulté le 10/septembre/2021.

Pougala JP., “Voici pourquoi la France ne peut pas gagner une confrontation directe avec le Cameroun”, leçon de géostratégie africaine, N°70, 2014. En ligne [https://static.fnac-static.com/multimedia/editorial/pdf/9791091059008\\_extrait.pdf](https://static.fnac-static.com/multimedia/editorial/pdf/9791091059008_extrait.pdf), consulté 10/septembre/2021.

Sadou A., “Moto-taxi et insécurité dans le grand nord, cas de la ville de Ngaoundéré”, en ligne. <https://www.ville-en-mouvement.com//content/lesmotos-taxis-et-insécurité-dans-la-ville-Ngaoundéré>, consulté le 09/octobre/2020.

## TABLE DES MATIÈRES

DÉDICACE.....	.....
REMERCIEMENTS .....	ii
SOMMAIRE .....	iii
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES.....	v
LISTE DES ILLUSTRATIONS .....	vii
RÉSUMÉ.....	ix
ABSTRACT .....	x
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
1) Présentation du sujet.....	1
a) Les raisons du choix du sujet.....	3
b) Cadre conceptuel .....	3
c) L'intérêt.....	5
d) Cadre spatial et chronologique .....	7
2) Objectifs .....	8
3) Problématique.....	19
4) Cadre théorique .....	19
5) Démarche méthodologique .....	22
6) Revue critique de la littérature .....	9
7) Les hypothèses .....	24
8) Les difficultés rencontrées .....	25
9) Plan de travail.....	26
CHAPITRE 1 : GÉOGRAPHIE HISTORIQUE DE LA VILLE DE BERTOUA .....	27
I- PRÉSENTATION PHYSIQUE DE LA VILLE DE BERTOUA .....	27
1- Localisation de la ville de Bertoua .....	27
2- Sols et relief .....	28
3- Climat et hydrographie .....	28
4- La flore et la faune.....	30
II- ÉVOLUTION ADMINISTRATIVE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA VILLE DE BERTOUA .....	32

1- Cadre Historique et Humain de la ville de Bertoua.....	32
1.1- Bertoua : Terre des Gbayas.....	33
1.2- De la chefferie de Bertoua à la résistance de Mbartoua.....	35
1.3- Bertoua : du poste colonial au chef-lieu de région .....	37
2- Organisation socio-économique de la ville de Bertoua.....	39
2.1 Données démographiques .....	39
2.2- Répartition spatiale de la population dans la ville de Bertoua .....	42
2.3- Bertoua : ville aux activités économiques multiples .....	45
a- L’agriculture et l’élevage.....	47
b- Le commerce.....	48
3- Offre de transport urbain dans la ville de Bertoua.....	47
3.1- Deux roues motorisées.....	47
CHAPITRE 2: SOCIALISATION DES MOTOS-TAXIS À BERTOUA : ENTRE	
DYNAMIQUES EXOGÈNES ET ENDOGÈNES .....	49
I- MOTO-TAXI : UN PHÉNOMÈNE DE TRANSPORT URBAIN.....	49
1- Fabrique de l’économie dite informelle.....	49
1.1- Ville coloniale et post coloniale en Afrique : aux origines de l’économie informelle	49
1.2- Économie informelle : une reconnaissance étatique de fait.....	51
1.3- Économie informelle une constituante du formel.....	52
II- INDICATEURS EXOGÈNES DE SOCIALISATION DU MOTO-TAXI DANS LA	
VILLE DE BERTOUA .....	53
1- Crise économique et ces effets néfastes .....	53
1.1- Mobiles de la crise économique .....	54
1.3- Dégradation du marché du travail : la montée du chômage.....	55
2- Plans d’ajustements structurels et leurs effets .....	56
2.1- Ajustements structurels dans le secteur des transports.....	57
2.2- Echecs des stratégies de relance, fermeture de la Société de Transport Urbain du	
Cameroun (SOTUC) et la montée du transport urbain informel .....	57
3- La Chine : nouvelle destination des entrepreneurs.....	58
3.1- Chine- Cameroun : un partenariat gagnant-gagnant.....	59
3.2- Invasion des motos-chinoises bon marché au Cameroun .....	59

III- INDICATEURS ENDOGÈNES DE SOCIALISATION DU MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA .....	61
1- Croissance urbaine et l'exode rural .....	61
1.1- Étalement urbain .....	61
1.2- Accroissement rapide de la population : fruit de l'exode rural .....	63
2- Insuffisance des moyens de transports urbains dans la ville de Bertoua.....	64
2.1- Mauvais état des routes.....	64
2.2- Insuffisance des moyens de transport urbains .....	65
2.3- Porosité de la frontière avec le Nigéria.....	67
CHAPITRE 3 : ORGANISATION, FONCTIONNEMENT ET DYNAMISME SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'ACTIVITÉ DE MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA .....	69
I- ACTEURS DE GESTION DU TRANSPORT URBAIN DANS LA VILLE DE BERTOUA	69
1- Acteurs institutionnels étatiques .....	69
1.1 Premier Ministère .....	70
1.2- Autres départements ministériels .....	70
a- Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU).....	70
b- Ministère des Transports (MINTRANSPORT) .....	71
c- Ministère des Travaux Publiques (MINTP).....	71
d- Délégation Générale à la Sûreté Nationale et Secrétariat d'État à la Défense chargée de la Gendarmerie Nationale (DGSN et SED).....	72
2- Acteurs locaux de la gestion du transport dans la ville de Bertoua .....	72
2.1- Collectivités territoriales décentralisées .....	72
a- Communauté Urbaine .....	73
b- Communes d'Arrondissements .....	74
2.2- Acteurs directement liés à l'activité.....	74
II- FONCTIONNEMENT DE L'ACTIVITE DE MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA .....	75
1- Conditions d'accès à l'activité de moto-taxi .....	75
1.1- Conditions d'accès à l'activité de moto-taxi : du décret de 1995 à celui de 2013 ...	76
1.2- Conditions liées aux conducteurs .....	77

1.3- Conditions liées à la qualité de l'engin .....	78
2- Modes de fonctionnement de l'activité de moto-taxi .....	80
2.1- Répartition spatiale et tarifs de transport .....	80
a- Répartition spatiale des conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bertoua.....	80
b- Tarification des transports.....	82
2.2- Typologies des contrats de travail et formes d'indemnisations .....	83
a- Typologie des contrats de travail .....	83
b- Le paiement au rendement .....	84
c- La location-vente ou remboursement.....	84
d- Formes d'indemnisation.....	85
2.3- Organisation syndicale de l'activité de moto- taxi .....	86
3- Motos-taxis à Bertoua : un secteur d'activité hétérogène.....	87
3.1- Catégorie de chauffeur par l'ancienneté .....	87
a- Première génération de conducteurs .....	88
b- Deuxième génération de conducteurs .....	88
c- Troisième génération de conducteurs .....	88
3.2- Niveau d'instruction et âges diversifiés des conducteurs .....	89
3.3- Diversité des marques d'engins à deux roues .....	92
<b>III- DYNAMISME SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'ACTIVITÉ DE MOTO-TAXI À BERTOUA .....</b>	<b>94</b>
1- Retombées sociales de l'activité de moto-taxi .....	94
1.1- Motos-taxis à Bertoua au service de la population .....	94
1.2- Motos-taxis à l'origine d'une fonction socio-professionnelle.....	95
2- Retombées économiques .....	96
2.1- Motos-taxis : une activité aux sources de revenus différenciées .....	96
2.2- Motos-taxis à l'origine des activités économiques connexes .....	97
a- Ateliers de réparation et de vente de pièces détachées de motos.....	97
b- Magasins de vente des motos.....	98
c- Stations-services .....	99
<b>CHAPITRE 4: CADRE D'ANALYSE DE L'INSÉCURITÉ ENGENDRÉE PAR LES MOTOS-TAXIS DANS LA VILLE DE BERTOUA .....</b>	<b>102</b>

I- CONCEPT DE L'INSÉCURITÉ URBAINE .....	102
1- Notions et approche de l'insécurité urbaine .....	102
1.1- Notion d'insécurité routière. ....	102
1.2- Approches de lutte contre l'insécurité routière .....	103
a- Approche liée au véhicule de transport.....	104
c- Approche liée aux infrastructures routières .....	105
2- Instruments normatifs de lutte contre l'insécurité routière.....	105
2.1- Normes de sécurité routière .....	105
2.2- Infrastructures de protection routières .....	106
2.3- Norme de mise en circulation des véhicules.....	107
3- Institutions en charge de la lutte contre l'insécurité routière.....	109
3.1- Institutions étatiques en charge de lutter contre l'insécurité routière .....	109
a- Ministère des Transports (MINTANSPORT).....	109
b- Ministère de la Santé (MINSANTE) .....	110
c- Secrétariat d'Etat à la Défense (SED).....	110
d- Délégation Générale à la Sûreté National (DGSN) .....	111
3.2- Institutions non-étatiques de lutte contre l'insécurité routière.....	111
a- Compagnies d'assurance.....	111
b- Institutions internationales .....	112
c- Organisations non gouvernementales .....	112
II- MOTOS-TAXIS : ACTEURS D'UNE INSÉCURITÉ MULTIFORME DANS LA VILLE DE BERTOUA .....	113
1- Mobiles de l'insécurité causée par les motos-taxis .....	113
1.1- Désordre urbain: conséquence de l'incivisme généralisé .....	113
1.2- Désordre urbain : conséquence de la tolérance administrative .....	115
2- Insécurité routière causée par l'activité de moto-taxi.....	116
2.1- Surcharges et absence du permis de conduire.....	116
2.2- Insécurité routière liée au non-respect des règles de circulation et du code de la route .....	118
a- Non-respect des mesures d'exercer .....	118
b- La non-conformité de l'engin .....	119

c- Le non-respect du code de la route .....	120
2.3- Accidents de circulation : conséquence directe de l'insécurité routière .....	121
3- La nuit : champ par excellence des agressions à Bertoua.....	123
3.1- Agressions et vols chez les usagers de moto-taxi .....	124
3.2- Vol des motos et agressions chez les conducteurs de moto-taxi de Bertoua .....	125
CONCLUSION GÉNÉRALE .....	128
ANNEXES .....	131
SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....	157
TABLE DES MATIÈRES .....	168