

UNIVERSITE DE YAOUNDE I

CENTRE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN
SCIENCES HUMAINES, SOCIALES ET
EDUCATIVES

UNITE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN
SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

FACULTE DES ARTS, LETTRES ET
SCIENCES HUMAINES

DEPARTEMENT D'HISTOIRE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

POSTGRADUATE SCHOOL FOR
SOCIAL AND EDUCATIONAL
SCIENCES

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR
SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

LES ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES DES MOTOS- TAXIS DANS LA VILLE DE BERTOUA À L'EST CAMEROUN (1990 À 2019)

Mémoire présenté et soutenu publiquement le 17 Juillet 2023, en vue de l'obtention du
diplôme de Master en Histoire

Spécialité : Histoire Economique et Sociale

Par :

Damaris Blanche ZEH MINDJENG

Licenciée en Histoire

Membre du Jury :

Président : Gabriel DONG MOUGNOL (Pr.) Université de Yaoundé I

Rapporteur : André TASSOU (Pr.) Université de Yaoundé I

Examineur : Jules SINANG (CC) Université de Yaoundé I



Année académique 2022 - 2023

AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le Jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

Par ailleurs, le Centre de Recherche et de Formation Doctorale en Sciences Humaines, Sociales et Educatives de l'Université de Yaoundé I, n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans ce mémoire ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.

DEDICACE

À

Nos parents Madeleine Nyantouma, Claire et Jean-René Tchoualak

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT	i
DEDICACE.....	ii
SOMMAIRE	iii
REMERCIEMENTS	iv
SIGLES ET ACRONYMES	v
GLOSSAIRE.....	vi
LISTE DES ILLUSTRATIONS	vii
LISTE DES ANNEXES.....	ix
RÉSUMÉ.....	x
ABSTRACT	xi
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
CHAPITRE I : LES FACTEURS D’EMERGENCE DES TRANSPORTS CLANDESTINS ET LEUR TYPOLOGIE DANS LA VILLE DE BERTOUA.....	29
I. LES FACTEURS D’EMERGENCE DES TRANSPORTS PAR MOTOS-TAXIS.....	29
II. LES TYPES DE MOYENS DE TRANSPORTS CLANDESTINS	47
CHAPITRE II : LES ACTEURS ET LE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA.....	55
I. LES ACTEURS DU TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA	55
II. LE FONCTIONNEMENT	66
CHAPITRE III : L’IMPORTANCE SOCIO-ECONOMIQUE DU TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA.....	71
I. LES RETOMBÉES SOCIALES	71
II. LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	81
CHAPITRE IV : LES PROBLÈMES LIÉS À L’ACTIVITÉ DU TRANSPORT PAR MOTOS-TAXIS ET QUELQUES SOLUTIONS ENVISAGEABLES.....	91
I. LES RISQUES LIÉS À LA PROFESSION DE CONDUCTEURS DE MOTOS-TAXIS	91
II. SOLUTIONS ENVISAGEABLES	113
CONCLUSION GÉNÉRALE	117
ANNEXES.....	121
SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	144
TABLE DES MATIÈRES	148

REMERCIEMENTS

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce au concours de plusieurs personnes à qui nous voudrions témoigner toute notre gratitude. Nous tenons tout d'abord à manifester toute notre reconnaissance et notre gratitude à l'endroit du professeur, André Tassou, qui a accepté de tenir notre main pour faire nos premiers pas dans le monde de la recherche et dont les conseils, la disponibilité et l'engouement au travail ont été d'un grand apport.

Notre gratitude va également à l'endroit de tous les enseignants du Département d'Histoire qui ont su nous apporter une formation de qualité et ont suscité en nous l'amour pour la science historique.

Nous sommes redevables au Dr Gaimo pour la relecture de ce travail. Qu'il trouve en ces quelques mots notre profonde gratitude.

Nos remerciements vont aussi à la famille Tchoualak : Angèle claire, Jean-René, Nelsey-Lauryn, marie-Michelle pour leur soutien matériel, financier et pour les sacrifices consentis pour la réalisation de ce travail.

Nous saluons aussi les contributions multiples et multiformes de Marianne Nyamoameni, Alphonse Yvan Bessala, Bertrand Edmond Onanena, Guy Christian Mabongo, marie-Noëlle Benga, Sterve Daniel Djousse, Marcel Ngah Beyene, Dilane Tsague, Daina Ndongu pour le soutien moral et spirituel et pour leur disponibilité dans l'élaboration de ce travail.

Nous adressons nos sincères remerciements à tous nos informateurs qui ont sacrifié de leur temps et de leur énergie pour répondre à nos différentes sollicitations.

Une reconnaissance sincère à tous nos camarades, à l'instar de Brunilde Kanga, May mbaga, Junior Zo'o pour leur encouragement et leur accompagnement. Nous adressons enfin notre gratitude à toutes les personnes, qui de près ou de loin, matériellement ou intellectuellement, ont participé à la réalisation de ce travail.

SIGLES ET ACRONYMES

ASMOTAB : Association des Motos taxis de la ville de Bertoua

CUB : Communauté Urbaine de Bertoua

FCFA : Franc de la Communauté Financière Africaine

FOCA : Forum Chine-Afrique

FONADER : Fond National du Développement Rural

MINEFOP : Ministère de l'Emploi et de la Formation Professionnelle

MINHDU : Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain

MINJEC : Ministère de la Jeunesse et de l'Education Civique

MINT : Ministère des Transports

MTN : *Mobile Telephone Network*

ONCPB : Office Nationale de Commercialisation des Produits de Base

PM : Premier Ministre

RDPC : Rassemblement Démocratique du Peuple Camerounais

SDF : *Social Democratic Front*

SNMTAC : Syndicat National des Motos Taxis du Cameroun

SOCADA : Société Camerounaise pour le Développement de l'Automobile

SOECAO : Société de Développement du Cacao

SOTUC : Société des Transports Urbain du Cameroun

SYNAMOTAC : Syndicat National des Motos taxis du Cameroun

UDC : Union Démocratie Cameroun

UNDP : Union Nationale pour la Démocratie et le Progrès

GLOSSAIRE

Bayam-sellam : appellation utilisée dans les marchés pour qualifier toutes personnes qui achète et revend les produits.

Bendskin : penche-toi pour mieux t'accrocher au véhicule, danse traditionnelle de l'Ouest Cameroun.

Bendskineurs : conducteur de *bendskin*.

Boda-boda : border to border ; ce nom est utilisé tant pour les bicyclettes que pour les deux-roues à moteur utilisés comme taxi ce qui peut prêter à confusion dans certains textes. (Kenya).

Clandos : vieille voiture utilisée pour faire le transport.

Kabu-Kabu : transport à deux roues moteur (Niger).

Mbar 'toua : géant herculéen, rocher qui ne peut passer par la porte d'une maison

Okada : nom que portent les conducteurs de moto au Nigéria, *okada* est par ailleurs une marque de moto japonaise.

Oléyia : un vélo taxi ou encore taxi à deux roues, on les retrouve au Togo et au Sénégal.

Opeps : nom utilisé par les habitants des grandes métropoles pour qualifier les bus de transports urbains.

Zémidjan : prend moi vite, transport rapide porte à porte (Benin).

LISTE DES ILLUSTRATIONS

CARTE

- n° 1 : Représentation géographique de la région de l'Est-Cameroun, découpage administratif des arrondissements de cette région 7

GRAPHIQUES

- 1 : Comparaison du taux de chômage, d'emplois, salaire et de réduction du taux de chômage 33
- 2 : Représentation des tranches d'âges des conducteurs de motos-taxis dans la ville de Bertoua 34
- 3 : Représentation du manque d'emploi et des charges familiale des conducteurs des engins à deux roues 37
- 4 : Répartition des moyens de transports de la ville de Bertoua 40
- 5 : Évolution des prix de motos sur le marché Camerounais de 1980 à 2019..... 44
- 6 : Répartition par catégorie des conducteurs de motos-taxis 56
- 7 : Représentation des différents les différents types de conducteurs de motos-taxis de la ville de Bertoua 62
- 8 : Représentation des services offerts par les motos-taxis 74
- 9 : Représentation des conducteurs de motos par tranche d'âge dans la ville de Bertoua 76
- 10 : Représentation des recettes journalières liées à l'activité des motos taxis 84
- 11 : situation de la vente des pièces de moto dans la ville de Bertoua..... 88
- 12 : nombre de cas d'accidents par mototaxi recensé dans le centre de santé la grâce de Monokoubo (Bertoua 1^{er}) entre 2015 et 2019 96
- 13 : nombre d'accident recensé au centre hospitalisé de Bertoua 2^{ème} de 2010 à 2019 98
- 14 : Récapitulatifs des problèmes rencontrés par les conducteurs de motos taxis de la ville de Bertoua 101
- 15 : représentation du niveau d'étude des conducteurs de motos taxis dans la ville de Bertoua 111

PHOTOS

- 1 : Une Moto de marque Suzuki..... 42

2 : Véhicule servant pour le transport des biens.....	48
3 : Taxi transportant les personnes	49
4 : Tricycle servant au transport des différents objets.....	51
5 : tricycle de l'entreprise Colgate	51
6 : Motos taxis stationné au marché de Nden-den en attente de la clientèle.....	53
7 : Motos taxis en circulation au carrefour Face à Face de Bertoua	54
8 : Vue d'une Moto transportant de la banane plantain	73
9 : Élèves sur des motos-taxis se rendant à l'école	77
10 : Agents de l'entreprise MTN sur leurs motos de service	73
n° 11 : Représentation de la surcharge sur une moto	104

TABLEAUX

1 : Évolution des prix de motos sur le marché Camerounais de 1980 à 2019	43
2 : Tableau statistique des types de conducteurs dans la ville de Bertoua	61
3 : Synthèse des types de contrats d'exploitation	63
4 : Tarif appliqué par les motos taxis en fonction de la distance et de l'heure	71
5 : Représentation des conducteurs des motos taxi dans la ville de Bertoua par tranche d'âge et leurs recettes mensuelles	75
6 : Impôts libérateur des propriétaires de grands magasins.	82
7 : Impôts libérateur pour les transporteurs interurbains.	82
8 : Représentation des recettes journalières	83
9 : vente des pièces de motos dans la ville de Bertoua	87
10 : Cas d'accidents par moto taxi recensé dans le centre de santé la grâce de Monokoubo (Bertoua 1er) entre 2015 et 2019.....	95
11 : Nombre de cas d'accidents impliquant les conducteurs de motos taxis dans le centre de santé hospitalisé de Bertoua 2 ^{ème}	97
12 : Cas d'accidents recensés à l'hôpital régional de Bertoua entre 2015 et 2019	98
13 : Récapitulatif des problèmes rencontrés par les conducteurs des motos taxis dans les villes de Bertoua	100
14 : Comparaison entre les accidents occasionnés par les motos-taxis et les autres modes de transports dans la ville de Bertoua	102
15 : Les structures étatiques en charge de l'encadrement de l'activité des motos taxis à Bertoua	115

LISTE DES ANNEXES

1 : Attestation de Recherche.....	122
2 : Questionnaire d'enquête.....	123
3 : sanctions suite aux infractions routières.....	126
4 : Décret du 95/650/pm du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux	127
5 : Décret n° 2008/3447/PM/du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux.....	131
6 N° 72/349 Portant organisation administrative de la République Unie du Cameroun	135
7 : LE PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT	137
8 : Décret N° 2007/115 du 23 avril 2007 Portant création de nouveaux arrondissements au sein de certains départements	139
9 : Décret N° 2008/016 du 17 janvier 2008 portant Création de la communauté Urbaine de Bertoua	140

RÉSUMÉ

Suite à l'accession aux indépendances des États africains, la mobilité des populations et des biens est devenue une priorité pour ces derniers. La mise sur pied des structures de transport au Cameroun telles que la Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC) a permis de faciliter les déplacements tout en créant des emplois chauffeurs pour les conducteurs de ces bus de transport interurbain. Bien que la mise sur pied de cette structure ait favorisé les déplacements des populations, elle a rencontré des difficultés suite à la crise économique qui a frappé le Cameroun, occasionnant la fermeture de cette société de transport urbain. L'étude intitulée "les activités socio-économiques des motos-taxis dans la ville de Bertoua à l'Est Cameroun (1990-2019)" a pour objectif de montrer, au travers des données recueillies, que l'activité des motos-taxis participe au développement socio-économique de la ville de Bertoua et des populations de cette localité, en créant des emplois pour les chômeurs tout en permettant à ces derniers de subvenir aux besoins de leurs familles, en fructifiant les revenus qui sont les leurs. Par cette réflexion, il est question d'analyser l'impact socio-économique des motos-taxis dans le processus de développement de la ville de Bertoua et de ses populations à la suite de l'analyse des données qui ont été collectées à l'aide de la recherche documentaire, de l'observation directe et des entretiens individuels auprès des conducteurs de motos-taxis de la ville de Bertoua. Il ressort que ces activités sont un véritable vivrier d'emplois, faisant ainsi diminuer le taux de chômage, mais aussi faisant accroître le taux d'insécurité dans la ville. Elle prospère du fait de l'analphabétisation de la plupart des conducteurs de ces motos; lesquels ne respectent pas les codes, les civilités routières et la réglementation en vigueur en matière d'exploitation de motos. Pour une meilleure structuration des activités des motos-taxis en zone urbaine, il est nécessaire que ces derniers soient suffisamment informés au travers des campagnes de sensibilisations et de formation, mais également que les actions des syndicats soient tournées vers l'éducation, la sensibilisation et la formation. Ceci implique toute la communauté, à savoir les conducteurs de motos-taxis, les populations, les pouvoirs publics et les autorités communales.

Mots clés : Bertoua, Ville, Motos-taxis, Activités socio-économiques, Insécurité.

ABSTRACT

Following the independence of African states, the mobility of peoples and goods has become a priority for them. The establishment of transport structures in Cameroon such as the Society of Cameroonian Urban Transport (SOTUC) has facilitated travel while creating driver jobs for drivers of these interurban transport buses. Although the establishment of this structure favored the displacement of the population, it encountered difficulties following the economic crisis that struck Cameroon, causing the closure of this urban transport company. The study entitled “The socio-economic activities of motorcycle taxis in the city of Bertoua in Eastern Cameroon (1990-2019)” aims to show, through the data collected, that the activity of motorcycles taxis participates in the socio-economic development of the city and the population of this locality, creating jobs for the unemployed while allowing them to support the needs of their families, fruiting their own income. By this reflection, it is a matter of analyzing the socio-economic impact of motorcycle taxis in the development process of the city of Bertoua and its populations following the analysis of data collected with the help of documentary research, direct observation and individual interviews with motorcyclist taxi drivers in the city. It turns out that these activities are a real feedstock of jobs, thus lowering the unemployment rate, but also increasing the uncertainty rate in the city. It thrives because of the illiteracy of most motorcycle drivers, who do not comply with the codes, road practices and regulations in force regarding the operation of motorcycles. In order to better structure the activities of motorcycle taxis in urban areas, it is necessary that they are sufficiently informed through awareness-raising and training campaigns, but also that the actions of the trade unions are directed towards education, awakening and formation. This involves the entire community, namely motorcycle taxi drivers, the population, public authorities and municipal authorities.

Keywords: *Bertoua, City, Motorcycles-taxis, Social and economic activities, Insecurity.*

INTRODUCTION GÉNÉRALE

I. LA PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

Après les indépendances, les jeunes États africains ont pris en main l'épineux problème des transports urbains en créant des sociétés publiques. En 1963, la Société des Transports de Brazzaville (STB) a été créée au Congo. En 1979 la Société des Transports Zairoise (SOTRAZ) est née au Zaïre¹. À l'image des autres sociétés créées dans plusieurs pays du continent, on a eu la société de Transport Urbain du Cameroun (SOTUC) créée en 1973². Ces sociétés ont fait face à de sérieuses difficultés de fonctionnement. Mais l'Afrique, comme le reste du monde, a fait face à une importante crise qui a pris naissance avec les deux premiers chocs pétroliers, à savoir celui de 1973 et celui allant de 1980 à 1990 qui ont engendré la révolution iranienne. Cette crise a impacté le fonctionnement économique de différents pays. C'est fut le cas du Cameroun qui, depuis 1985, est entré dans une ère de restriction et de rigueur³ après les années les plus fastes⁴. Cette crise a fragilisé l'intervention de l'État camerounais dans plusieurs secteurs de transports, notamment celui public. Ce désengagement s'est matérialisé par la fermeture des entreprises telles que la SOTUC⁵ dans les villes de Yaoundé et Douala, les multiples mouvements d'humeurs des conducteurs de taxis et le gel des travaux d'entretiens routiers. Toutefois, l'enclavement des routes et l'incapacité de l'État à assurer le transport urbain ont mis à mal la mobilité des personnes.

À ces difficultés, il paraît judicieux de renchéir avec la détérioration des infrastructures routières, causée par le manque d'entretien, leur mauvaise qualité et celle du matériau utilisé pour la mise en fonction de celles-ci, les grèves à répétition des conducteurs de taxi, le développement anarchique des villes qui ont créé un problème d'accessibilité aux quartiers périphériques et les effets induits de la crise économique⁶. La crise, au niveau global, a contribué au développement de l'économie informelle, à un arrêt de la croissance et à une aggravation de la pauvreté. Malgré ce manque criant d'infrastructures routières, les populations ont pris

¹ D. Mboukou, *Exploitation des transports urbains collectifs au Congo-Brazzaville : enseignements et réflexions sur une dichotomie entre logique marchande et logique normative de service public*, Brazzaville, Annales de l'Université Marien Ngouabi, 2009.

² H. Ngabmen, C. Broutin, A. Essomba, " *Libéralisation de l'exploitation des transports collectifs urbains à Douala et Yaoundé/ chronique de la mise en œuvre d'une nouvelle approche* ", comité d'orientation de la composante SSATP mobilité urbaine de la banque mondiale, Accra, 2001, p. 13.

³ Il s'agit d'un ensemble de mesures prises par l'État du Cameroun pour juguler les effets de la crise et de donner une bouffée d'air à la trésorerie.

⁴ T. Mama, *L'économie camerounaise : pour un nouveau départ*, Yaoundé, Afrédit, 2008, p. 146

⁵ C. Kaffo et P. Kamdem, " L'intégration des motos-taxis dans le transport urbain au Cameroun ou informel à la remarque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité en milieu urbain en Afrique subsaharienne ", en ligne <http://www.ville-en-mouvement 2000.com>, consulté le 10 novembre 2020 à 12H30.

⁶ A. Tassou, *Désordre urbain et insécurité au Cameroun. Évaluation et plaidoyer pour une gouvernance urbaine rationnelle*, Yaoundé, ifrikiya, 2018, p. 64.

l'initiative de mettre la moto au cœur des transports publics, faisant ainsi de cet engin le moyen de transport par excellence des couches sociales défavorisées.

C'est dans un tel contexte que va véritablement émerger ce nouveau moyen de transport dans les villes camerounaises et particulièrement à Bertoua. Certes timide dans ces débuts, ce mode de transport s'est rapidement généralisé au fil des ans et est devenu, par la force des choses, un excellent moyen de locomotion, reliant les centres villes aux quartiers périphériques⁷. Les motos-taxis ont rapidement accru leur nombre et leur clientèle de manière exponentielle, en passant de simples piétons aux agriculteurs et même certains fonctionnaires. Ce mode de transport s'est implanté solidement, devenant une activité économique de grande importance, ancrée dans les mœurs des populations camerounaises et celle de la capitale de la région de l'Est. Cependant, il est à noter qu'il reste diversement apprécié, car les acteurs entretiennent des polémiques sur son interdiction et sa législation. Néanmoins, il reste un acquis informel à sauvegarder pour plus d'efficacité. Le sujet portant sur “ **les activités socio-économiques des motos-taxis dans la ville de Bertoua à l'Est Cameroun (1990-2019)** ”. L'analyse de la situation nous interpelle dans la mesure où l'objectif recherché est celui d'améliorer la prise de conscience sur l'importance socio-économique des motos-taxis, mais aussi de favoriser la cohabitation entre les motos-taxis et les usagers de la route. Cela implique donc une réponse urbanistique et législative.

II. RAISONS DU CHOIX ET INTÉRÊT DU SUJET

1. Raisons du choix

Avant d'aborder le vif du sujet, il est nécessaire de préciser les motifs du choix de celui-ci. Ils sont d'ordres académiques, personnels et socio-économiques.

De ce qui est des raisons académiques, le choix d'étudier les activités socio-économiques des motos-taxis dans la ville de Bertoua n'est pas fortuit. Ces activités sont aussi bien qu'étant des sources fiables de revenus, la cause d'une insécurité grandissante. De ce fait, apporter notre contribution à l'historiographie en ce qui concerne le transport terrestre au Cameroun en général et plus précisément dans la ville de Bertoua en est la raison phare.

Sur le plan personnel nous avons été marqué par l'évolution et le développement de ce phénomène dans la ville de Bertoua, entre les autochtones qui sont très peu ancrés dans la pratique de cette activité et les populations voisines issues des migrations qui ont trouvé

⁷ Ngantchou, “ Le transport par moto-taxi dans les quartiers périphériques de Yaoundé : le cas de Minboman ”, Mémoire de Maitrise en Géographie, Université de Yaoundé I, 2008, p. 10.

favorable la vie dans la ville et ont permis l'expansion de ce phénomène. les peuples des grassfields et surtout les populations du Nord ont permis de faire accroître le transport par motos-taxis dans la ville, faisant ainsi de ce phénomène le transport par excellence.

Concernant les raisons socio-économiques, nous voulons tout d'abord établir la contribution de ce moyen de transport au développement socio-économique de la ville de Bertoua et de l'amélioration des conditions des conducteurs de motos-taxis. Par la suite démontrer l'importance de ce moyen de transport comme une réponse directe au problème de mobilité interurbain dans les villes du Cameroun en générale et particulièrement à Bertoua.

2. Intérêt du sujet

Notre sujet tel que formulé revêt un intérêt à la fois socio-économique, scientifique, sociologique et politique. Au plan socio-économique, lorsque l'on observe la ville de Bertoua aux différentes heures, et on constate à quel point les populations ont d'énormes difficultés pour se déplacer. En effet, la dégradation de la voirie et le mauvais état des routes périphériques amènent les taxis et bus à léser les populations des périphéries qui, pourtant de même que les populations du centre urbain, ont besoin de se déplacer au quotidien pour vaquer à leurs occupations. Cette difficulté de déplacement oblige les citoyens à emprunter les motos-taxis qui sont plus disponibles, plus flexibles et parfois moins onéreux. En raison du fait qu'ils bafouent toutes les règles de sécurité et ne respectent pas toujours les règles élémentaires du code de la route⁸, certains d'entre eux se livrent aux activités qui instaurent un climat de frayeur et de peur, mettant leur vie, ainsi que celle de leur passager en danger. Ce travail appelle les conducteurs de motos-taxis et les autorités administratives, à travailler de concert afin de pouvoir permettre le déplacement des personnes de façon aisée, mais aussi à veiller à la reconstruction et au maintien des infrastructures routières.

Au plan scientifique, le choix a été porté sur ce sujet pour apporter une contribution à l'historiographie en ce qui concerne le transport par moto au Cameroun et plus précisément dans la ville de Bertoua. Les pays d'Afrique noire vivent depuis la fin des années soixante, une véritable révolution urbaine⁹ (boom démographique, agrandissement des villes) aux conséquences souvent dramatiques. Le phénomène de motos-taxis, 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. À

⁸ Kaffo, Kamdem, " L'integration des motos-taxis...", p. 7.

⁹J. M. Ela, *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983, p. 43.

partir de ce sujet, l'occasion propice nous est donnée d'approfondir l'étude des activités des motos taxis dans la ville de Bertoua tant sur le plan social que sur le plan économique. Étant donné que ce travail cherche à s'orienter dans le domaine socio-économique, il constitue un document qui met en évidence des données réelles, qualitatives et vérifiables. Ce faisant, cette étude vient enrichir la discipline, car elle traite d'un aspect peu étudié de manière concise ; elle analyse l'incidence socio-économique de l'activité des motos taxis et peut aider des chercheurs qui vont traiter ce sujet sous d'autres dimensions pour une bonne évolution scientifique.

Au plan politique, la majeure partie, voire même la quasi-totalité des textes qui réglementent l'activité des motos-taxis sont souvent rédigés et arrêtés en l'absence des concernés, que ce soit au niveau national ou local. C'est pourquoi il est difficile pour eux de respecter les textes qui ne prennent pas en compte les réalités qu'ils vivent. Cette étude met à la disposition des décideurs politiques, des outils d'analyse afin d'élaborer des politiques pertinentes de gestions des activités des motos-taxis dans la ville de Bertoua. Tout ceci vise donc à inciter les autorités à d'avantage impliquer les acteurs concernés dans le processus d'élaboration des règles qui les concernent. Elle permet aussi la compréhension des conflits qui existent entre les acteurs du transport par motos-taxis et les agents administratifs. Ainsi, pour mieux structurer l'activité de motos-taxis, 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.

Sur le plan sociologique, cette étude vise à présenter les différents apports de ce moyen de transport comme une réponse au problème de mobilité dans la ville de Bertoua. Au moment où le Cameroun connaît une crise sociale caractérisée par le manque d'emploi et l'accroissement du taux de chômage dans les centres urbains, cette activité s'avère être une source d'opportunités et une réponse au chômage sans cesse croissant dans ce sens qu'elle est une source d'emploi pour beaucoup de personnes. Nous proposons une régulation et une sécurisation du secteur afin de rendre l'activité formelle.

Ensuite, le constat laisse apparaître que les motos-taxis contribuent en majeure partie au développement socio-économique de la ville de Bertoua et même des autres villes du Cameroun, comme Douala, Yaoundé et Bafoussam. Cette activité est diversement appréciée, car certains voient en elle un moyen de transport permettant de desservir des zones enclavées et d'autres un facteur d'insécurité croissante. Par ailleurs l'importance des motos-taxis dans l'essor économique de la ville de Bertoua est capitale en ce sens qu'elles favorisent le

développement tant économique que social sans oublier la création d'emplois (petits métiers), le desservissement en zone urbaine ou périurbaine des populations.

III. LE CADRE GÉOGRAPHIQUE ET CHRONOLOGIQUE DE L'ÉTUDE

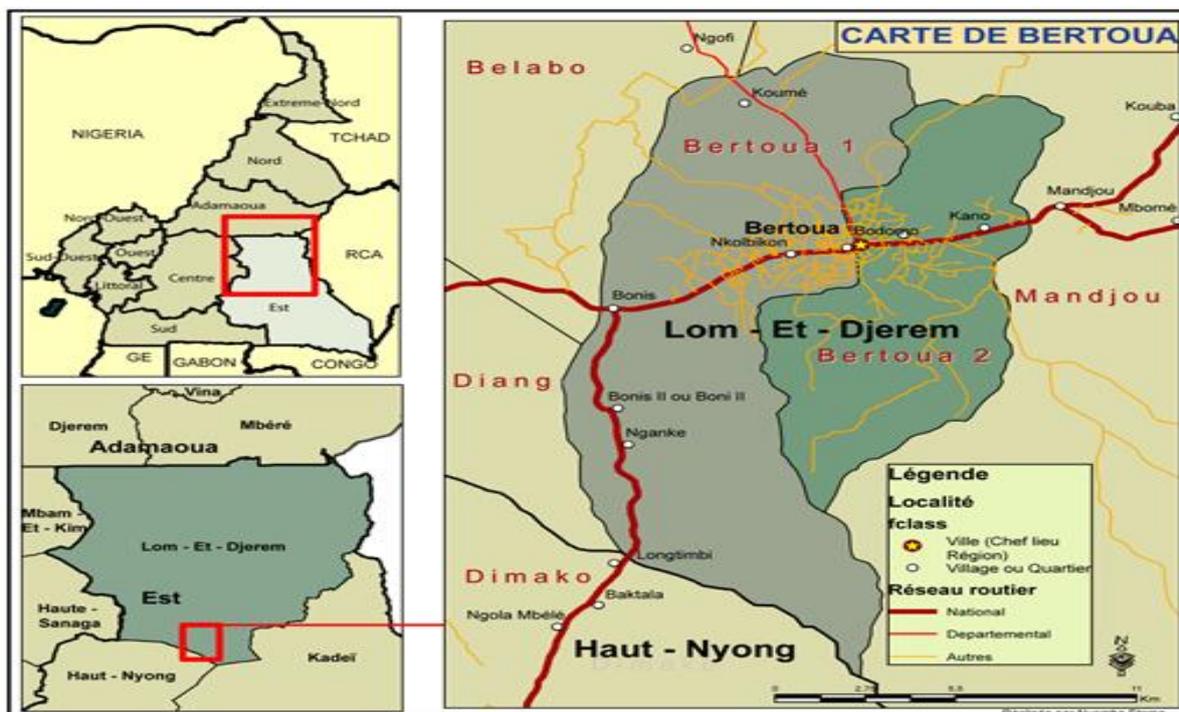
Ville frontalière de l'Est Cameroun, la ville de Bertoua chef-lieu de la région de l'Est est une ville cosmopolite qui depuis sa création a subi plusieurs métamorphoses et qui au fil des années se présente comme un véritable mastodonte pour le développement du Cameroun de par ses richesses du sol et du sous-sol. Elle est le chef-lieu du département du Lom et Djerem, l'un des quatre qui compte cette région. Elle est limitée au Nord par le village Deng-Deng, l'arrondissement de Belabo et l'arrondissement de Mandjou, au Sud par Bimbria, à l'Est par Diang et Dimako et à l'Ouest par Batouri¹⁰. Cette ville est située à 350 km de Yaoundé, elle est au cœur de la nationale n°1 reliant la région de l'Est au grand Nord, et celle de la nationale n°10 ralliant Bertoua à Yaoundé. Sa position géographique fait d'elle le principal pôle de développement de la région de l'Est¹¹. Elle occupe une partie du plateau sud camerounais, vaste pénéplaine dont l'altitude varie entre 717 et 900 m, elle s'étend sur 100 km² entre les parallèles 4°34 et 4°30 de latitude Nord et les méridiens 13°41 et 13°04 de longitude Est. La ville de Bertoua compte deux communautés urbaines qui sont Bertoua 1^{er} avec pour chef-lieu Nkolbikon et Bertoua 2^e qui a pour chef-lieu Yadémé.

La cartographie ci-dessous représente la localisation de la ville de Bertoua sur la carte du Cameroun en général et sur la carte représentative du département du Lom et Djerem en particulier. Tel que sous mentionner sur cette carte les délimitations de la ville, les localités et les principaux villages qui la compose en passant par le réseau routier qui y est retrouver.

¹⁰ <https://www.DB-City/Afrique/Afrique Centrale/Cameroun/Est/Lom-et-Djérem/Bertoua.com>, consultation le 12 mars 2022.

¹¹ Kogni, "Bertoua, Batouri, Belabo : Etude comparative de trois villes de la province de l'Est Cameroun", These de Doctorat en Géographie, Université de Yaounde, 1986.

Carte n° 1 : Représentation géographique de la région de l'Est-Cameroun, découpage administratif des arrondissements de cette région



Source : <https://www.knowledge-uclga.org/Afriquecentrale/Cameroun/Est/Lom-et-Djerem/Bertoua>, revue Canadienne de géographie tropicale, consulté le 16 mars 2022.

Le cadre chronologique

En histoire, lorsqu'on se propose de décrire une situation dans un espace géographique donné, il faut nécessairement définir les limites de temps entre lesquelles on entend la présenter, c'est-à-dire, fixer la date initiale et la date terminale. Compte tenu de cette considération, notre étude couvre la période allant de 1990 à 2019.

La borne 1990 s'explique par la situation sociopolitique et économique du Cameroun. Cette situation pérennisée par les années de braises créées par l'avènement du multipartisme devint plus préoccupante pour les pouvoirs publics et parapublics camerounais¹². Dès lors il apparut dans le domaine du transport terrestre un nouveau mode de déplacement appelé "motos-taxis". C'est dans ce contexte que l'activité des motos-taxis et s'est intensifiée avec l'avènement du multipartisme, suivie aussi bien des "villes mortes"¹³, de la fermeture des entreprises de transport intra-urbains telles que la Société des Transports du Cameroun (SOTUC), que de l'interdiction de circulation des voitures de transport en commun les

¹² A. Tassou, " « La mal » gouvernance en Afrique Subsaharienne : *exclusion sociale, corruption et faillite de la gestion urbaine* ", Yaounde, Dinimber et Larimber, 2020, p.271.

¹³ *Ibid.*

empêchant de circuler librement durant cette période, ce qui a favorisé l'expansion du phénomène motos-taxis.

L'année 2019 qui est choisie comme borne chronologique supérieure est une année importante pour la ville de Bertoua dans le secteur des motos-taxis dans la mesure où c'est au courant de cette année que le gouverneur¹⁴ de la Région de l'Est, Grégoire Mvongo, a sorti une note pour la mise en sécurité des transporteurs par motos-taxis, permettant de réguler la circulation des motos jusqu'à 22 heures. Cela a été dû aux multiples formes d'agressions, de vols et de tueries qui avaient cours dans la ville. Cette note faisait suite aux différents assassinats dont étaient victimes les conducteurs des motos.

IV. LE CADRE CONCEPTUEL ET THEORIQUE

La rédaction d'un travail scientifique a plusieurs exigences parmi lesquelles la définition des concepts et la description du cadre théorique. Le cadre théorique, sert de référence scientifique pour l'étude en ce sens qu'il offre la théorie sur laquelle se base un travail.

1- Cadre conceptuel

Il est question de donner une clarification aux concepts du sujet. De ce fait, pour une meilleure compréhension de ce sujet, quelques mots clés ont été retenus et méritent d'être définis. Il s'agit de motos-taxis, d'activité socio-économique et de ville. Selon Lawrence Olivier, Guy Bedard et Julien Ferron, l'étude des concepts est très importante, puisque "c'est à l'aide des concepts que l'on regarde le monde pour l'expliquer et le comprendre"¹⁵.

L'expression motos-taxis est un mot composé de moto et de taxi renvoyant à un véhicule à deux roues pouvant transporter des biens et personnes. La moto¹⁶ est un véhicule à deux roues actionnées par un moteur à explosion de 125 cm. Elle est aussi la monture mécanique de l'homme du XX^e siècle¹⁷, synonyme de liberté sociale et économique, de vitesse et de jeunesse. Le taxi, quant à lui, est une automobile pouvant conduire des usagers vers des destinations souhaitées contre le paiement d'une somme indiquée par la réglementation en vigueur.

Les motos taxis sont un moyen de transport des biens et des personnes sur un deux roues motorisées encore appelé "*bendskineurs*". Au Cameroun, les transports à motos sont

¹⁴ Il s'agit d'une note émise par le gouverneur, Grégoire Mvongo.

¹⁵ L.Olivier, G. Bedard, J. Ferron, "l'Elaboration d'une problématique de recherche, sources, outils et méthode *Collection Logiques Sociales, Sciences humaines généralités et méthodologiques*, juin 2005

¹⁶ *Le nouveau Larousse encyclopédie*, volume 2, Paris, Larousse ; Edition 2004 (9 octobre 2003).

¹⁷ Axix, *L'univers documentaire*, Volume 7, Paris, Hachette, 1994, p. 673.

règlementés depuis le décret n°2008/3447/PM du 31 décembre 2008 qui a été réappliqué à partir de 2013 avec des modifications notoires. La moto, comme moyen de transport en commun, a fait son entrée au Cameroun par la partie septentrionale du pays. À Ngaoundéré par exemple, l'avènement des motos-taxis a été facilité par la crise économique des années 1980¹⁸, C'est par là qu'elle s'est étendue pour gagner progressivement les villes et les campagnes au sud du Cameroun. À Cotonou, ce mode de transport est connu sous le nom de " zémidjan " ¹⁹ et désigne un transport rapide de porte à porte des personnes et des biens. 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.

L'activité désigne un ensemble distinct d'actions identifiées, organisées par un ou plusieurs employés selon un processus logique²⁰. L'activité économique représente l'ensemble des actions que doit accomplir la population humaine afin de satisfaire ses besoins grâce à la production des biens et des services²¹. Ainsi, l'activité socio-économique concourt à la transformation d'un produit, d'une prestation ou d'un service.

Le concept de ville est difficilement définissable au regard de son caractère équivoque, élastique, voire ambigu. Si ce concept a toujours été discutable et discuté, certains spécialistes ont trouvé mieux de le définir selon un certain nombre de critères. La ville est perçue comme une projection spatiale des rapports sociaux²² La ville est définie de façon littérale, selon le dictionnaire *Larousse*, comme étant une agglomération²³ importante 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, une démographie, une administration et ou une politique et des équipements à caractère urbain (l'eau potable, l'électricité, la voirie, l'habitat urbain, les loisirs et les équipements urbains) doit être conçu comme ville²⁴. Les villes Camerounaises, particulièrement les plus grandes d'entre elles sont confrontés à de nombreuses difficultés liées à la prolifération

¹⁸ Tassou, La " mal gouvernance en Afrique..." , p.272.

¹⁹ Nom donné aux conducteurs des motos-taxis au Bénin dans la ville de Cotonou inspiré d'une langue locale : amène-moi vite. Diaz Oliveira, " La diffusion des taxis-motos..." , p. 4.

²⁰ <https://www.Techno-Science.net>, consulté le 20 mars 2022.

²¹ *Ibid.*

²² Tassou, "Désordre urbain et insécurité ..." , p.13.

²³ Une agglomération urbaine désigne un ensemble urbanisé en continuité, comprenant la commune-centre et sa banlieue. Parler d'agglomération plutôt que de ville revient à insister sur le caractère multi communal des amas urbains. *Le nouveau Larousse encyclopédie*, Volume 2, Paris, Édition 2004 (9 octobre 2003) ? p. 56.

²⁴ Y. Feudjo Djouda, " Les jeunes bendskineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'Etat " , in, *presse des sciences po/Autre part*, n° 71, 2014, p. 102.

de l'habitat spontané, à l'insalubrité, à l'enclavement de certains quartiers sous intégrés, à l'insécurité, au chômage et à la montée du grand banditisme²⁵

Dominique Malaquais conçoit la ville comme le lieu d'un imaginaire porté par ses habitants à faire d'elle ce que, selon eux, elle *pourrait* être²⁶. La ville, dans cette optique, est un lieu cimenté par la conviction de ses habitants d'appartenir à une ou parfois même des communautés, dont l'enracinement dans un espace de vie que tous partagent et qui les lie les uns aux autres.

La notion de ville a été définie par Max Weber comme étant un établissement dont les habitants sont engagés principalement dans des sociétés productions non agricoles²⁷. Cette définition ne peut cependant s'appliquer que dans certains pays développés, étant donné que c'est grâce aux activités agricoles et/ ou à certaines pratiques commerciales que la plus part des villes du Tiers Monde ont émergé. En outre, le pouvoir économique occupe généralement une place de choix dans le processus d'urbanisation des zones urbaines²⁸.

Pour Thucydide, " la ville est comme le symbole et l'expression d'une civilisation supérieure, le creuset où fusionnent les apports les plus divers, d'où s'éjecte sans doute un flot pestilentiel de déchets, mais d'où jaillissent les lumières " ²⁹ . Ici, un accent particulier est mis sur la diversification des fonctions que joue tout centre urbain par rapport à son arrière-pays. Définie comme telle, la ville apparaît comme un " tout ", un milieu de tension et de cohésion sociale, d'épanouissement et d'aviissement où se côtoient mutuellement les pauvres et les riches.

Cette approche n'est cependant pas adaptée à l'analyse de la ville de Bertoua en tant que principale centre urbain de la région de l'Est. Bertoua est une ville cosmopolite de par les populations qu'on y retrouve et qui sont le résultat des migrations passées et actuelles.

²⁵ Tassou, " Désordre urbain et insécurité..." p.51.

²⁶ D. Malaquais, « Villes flux : imaginaire de l'urbain en Afrique aujourd'hui", in *politique africaine*, Vol .4, n° 100, 2005, p. 20.

²⁷ Cité par A. Tassou, " Evolution historique des villes du nord-Cameroun (XIX-XX siècle) : des cités traditionnelles aux villes modernes. Les cas de Maroua, Garoua, NGAoundéré, Mokolo, Guider et Meiganga", Thèse de Doctorat ph/D en Histoire, Université de NGAoundéré, 2005, p.5.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Cité par A.Tassou, " Evolution historique des villes du nord-Cameroun (XIX-XX siècle) : des cités traditionnelles aux villes modernes. Les cas de Maroua, Garoua, NGAoundéré, Mokolo, Guider et Meiganga", Thèse de Doctorat ph/D en Histoire, Université de NGAoundéré, 2005, p.5.

2- Le cadre théorique de l'étude

Après la clarification des concepts qui composent notre thématique, il apparaît important de les intégrer dans un débat théorique afin de les rendre plus accessibles. Pour ce faire, nous convoquons ici quelques théories développées autour du développement par les chercheurs des sciences sociales (sociologues), et celles développées par les chercheurs des sciences humaines (géographes). L'approche théorique est celle-là qui aide le chercheur à formuler son hypothèse ou sa proposition de recherche.

Les théories du développement arrivent après la deuxième guerre mondiale qui fut celle menée au nom de la liberté qui a pour aboutissement l'octroi par les puissances dominantes des indépendances aux différents pays dominés³⁰. Jusqu'aux années 1970, les théories du développement prétendent appliquer la même recette à tous les pays sous-développés, caractérisés par ce qui leur manque pour atteindre ainsi le développement, entre autres, de l'argent et des technologies. La théorie du développementalisme s'est forgée après la Seconde Guerre Mondiale en puisant ses références dans l'histoire économique des pays industrialisés. Elle intègre l'idée qu'une croissance accélérée ne pouvait résulter que de l'essor des activités industrielles. Celle du volontarisme, fondée ou non sur un nationalisme politique déclaré et sur l'intervention de l'État à corriger les lois du marché qui avaient jusque-là distribué inégalement l'industrie à l'échelle planétaire³¹. L'essor économique de la ville de Bertoua passe par le développement de son économie, au travers de différentes activités socio-économiques qui y sont exercées et qui bénéficient de la volonté croissante de lutter contre la pauvreté par les populations de ladite ville et de l'apport économique ou matériel des structures représentatives de l'État.

La théorie qui retient notre attention ici est celle du développement par le bas, développée en 1970 par des économistes et des géographes, à l'instar du géographe Josué de Castro³² qui a éveillé la conscience du monde sur les problèmes de la faim et du sous-développement, se basant sur la notion de pauvreté, car le développement économique n'éradique pas forcément la pauvreté. La pauvreté devient alors une notion autonome de la sphère économique, puisqu'ici les populations deviennent actrices et non seulement bénéficiaires. Il est question pour la pauvreté de s'éradiquer elle-même. Il s'agit, dès lors, de

³⁰ G. Bajot, "Théories sociologiques du développement" et "Repenser le développement", in *Revue Antipodes*, n° spécial *Le Développement*, Série "outils pédagogiques", réédition d'octobre 1997, p 107.

³¹ E. Assidon, "Le développementalisme Croissant volontaire et stratégies d'industrialisation "dans *Les Théories Economiques du Développement*", 2002, p. 37.

³² J. Castro, *La géopolitique de la faim*, Paris, Editions sociales, 1951.

montrer l'apport des motos taxis dans le processus de croissance économique et sociale de la ville de Bertoua, au travers des activités économiques et sociales développées par ces dernières.

Une autre théorie capable de nous guider dans le traitement de cette thématique est la théorie du développement local³³. Celle-ci est utilisée en géographie sous l'angle des milieux innovateurs. Elle a été choisie parce que l'État camerounais, via le n°2004/017 du 22 juillet 2004 portant orientation de la décentralisation, souhaite donner un sens nouveau au développement impulsé par les initiatives locales. Cette théorie propose "une approche globale, intégrée, communautaire et horizontale des communautés"³⁴ (sommet de Montréal sur le développement local). Elle met les populations riveraines comme des acteurs majeurs de la transformation et des innovateurs dans un territoire qui est leur lieu de vie et d'épanouissement. Un territoire où ces derniers puisent leurs revenus monétaires et enfin un territoire où les collectivités territoriales décentralisées puisent une partie de leurs revenus pour leur fonctionnement efficace comme la ville de Bertoua.

V. LA REVUE CRITIQUE DE LA LITTÉRATURE

La revue de la littérature met en exergue les productions scientifiques qui sont la base d'un travail de recherche. Elle apparaît comme une connaissance de l'état actuel de la recherche sur le thème. Elle permet au chercheur de porter un regard sur ce qui a été dit autour du thème, ceci dans le souci de ne pas produire un travail qui a été réalisé antérieurement. Dans la même perspective, Atouk la perçoit comme "l'état des connaissances sur l'analyse, un examen détaillé d'un problème portant sur les différents travaux déjà effectués dans ce domaine"³⁵. De ce fait, il est question de présenter les ouvrages et articles qui ont traité partiellement ou sont du champ de la présente étude. Étant donné que la moto-taxi n'est pas une activité qui date d'hier, plusieurs auteurs se sont appesantis sur le diagnostic du secteur des transports en milieu urbain non seulement en Afrique, de manière globale, mais aussi au Cameroun, de façon spécifique, en se fondant sur plusieurs aspects. Il s'agit des travaux qui traitent de toutes les thématiques qui gravitent autour de cette activité (ouvrages, revues, articles, thèses, mémoires et tout autre travail scientifique y afférant). Ainsi, il y a ceux qui abordent le milieu urbain, donc les villes ; ceux qui traitent de la question du transport urbain et ceux relatifs aux activités du secteur informel en milieu urbain. L'activité des motos taxis représente, depuis près de trente ans, la

³³ P. Aydalot, "Economie régionale et urbaine", *In cahier de géographie du Québec*, Paris, Economica, 1985, p. 487.

³⁴ Njateng, "Migration interne et...", p. 40.

³⁵ Atouk cité par Mohamed Nkomme, "Les rites funéraires dans le pays bamun du XIV^{ème} siècle à nos jours", mémoire de master en histoire, Université de Yaoundé I, 2014, p. 8.

force de l'économie du secteur public des personnes aux ressources financières moyennes. C'est dans ce sens qu'elle fait l'objet de nombreuses spéculations des chercheurs qui, à travers leurs ouvrages ou leurs témoignages, ont donné leur point de vue au sujet de cette problématique.

Agossou Noukpo³⁶ note que ce mode de transport s'est généralisé au fil des ans comme une trainée de poudre et est devenu un excellent moyen de transport en ralliant le centre-ville aux quartiers périphériques et villages environnants. Néanmoins, l'on note l'instauration d'un désordre patent dans le secteur d'activité des motos-taxis, car ces derniers sont devenus quasiment impossible de différencier les motos-taxis (*bendskineurs*) des motos à usage personnel. Cela nécessite l'instauration d'un port de vêtements adéquat pour les chauffeurs de motos-taxis à usage non personnel et la délimitation de leur zone d'activités tel est l'objet de ce travail. Dans le cadre de ce présent travail, ce document permet de retracer le processus d'expansion des motos-taxis et leurs rôles dans l'essor du transport terrestre. Bien que très enrichissant, ce document est spécifique à une zone précise qui n'est pas celle de notre champs d'étude et présente de ce fait des limites par rapport à notre zone d'étude.

Kegne Fodouop³⁷ mentionne qu'avec la chute du taux d'emplois et la baisse du revenu, de nombreux jeunes se sont lancés dans la pratique de cette activité. Le transport par moto n'a donné lieu à aucun enregistrement officiel au même titre que les *clandos* qui peuplent presque tous les carrefours des villes camerounaises et servent de ponts entre les villes et les villages. C'est ce qui explique l'anarchie constatée dans son mode d'organisation et de fonctionnement dans les centres urbains. Le présent document pour ce travail permet de mieux cerner les causes ayant conduit à la mise sur pieds des métiers informels en général et de celui des motos-taxis en particulier et des solutions proposées afin de réguler cette activité. Mais l'auteur s'étant spécifiquement attarder sur les grandes métropoles, ce document n'intègre pas les réalités de la ville de Bertoua.

Beaugas Orain Djoyum³⁸ analyse que la moto taxi est devenue un sérieux concurrent des taxis de ville. Dans certains carrefours et quartiers de Yaoundé par exemple, le transport en commun est désormais contrôlé par les *Bend-skin* qui ont complètement éclipsé de la circulation

³⁶ Agossou Noukpo, " Les taxis-motos Zémidjan à Porto Novo et Cotonou " *Autrepart*, n° 32 thématiques transports aux Sud, pouvoirs, lieux et liens, pp. 235-248.

³⁷ F. Kegne Fodouop, *Les petits métiers de la rue et l'emploi. Le cas de Yaoundé*, Yaoundé, SOPECAM, 1991, p. 163.

³⁸ B. Orain Djoyum, " Minboman : les motos-taxis chassent les " *clandos*", en ligne, <https://www.peuplesawa.com>, consulté le 08 juin 2022, à 13 h.

les autos-taxis de ville et *clandos*. Cette activité, dont l'explosion est remarquable depuis 1990 dans la partie du grand plateau Sud camerounais, mobilise une foule de personnes, mais reste diversement appréciée par les usagers. Les conducteurs et les autorités administratives alimentent des débats contradictoires dans les médias publics et privés. Cet auteur retrace l'avènement des motos-taxis tout en ressortant son impact dans le secteur du transport dans la ville de Yaoundé. Il note que les motos-taxis se sont imposés et ceux à l'insu des *clandos* qui ont disparu. Ce document permet de comprendre les mécanismes qui ont permis l'éclosion de l'activité des motos-taxis et la chute des *clandos* dans la ville de Yaoundé il paraît utile d'analyser ces facteurs et de les comparer à ceux de la ville de Bertoua.

Achille Sakeo Bikoï³⁹ rapporte qu'autant la moto-taxi constitue un "vivier d'emploi", ainsi qu'un excellent moyen d'arrondir les fins de mois pour certains travailleurs actifs. Elle constitue aussi un pont pour les populations des zones enclavées et inaccessibles qui ont désormais accès aux villes. Il n'en demeure pas moins qu'elle engendre de nombreux problèmes. Les autorités administratives ne cessent d'entretenir la polémique sur l'interdiction ou la légalisation de ce mode de transport. Pour l'auteur, la libéralisation du secteur des transports publics en milieu urbain a favorisé la montée fulgurante d'un mode de transport informel qui progressivement est à la remorque de l'État. Comprendre et cerner le rôle de l'État, dans le processus de régulation de cette activité grandissante dans les villes camerounaises et plus précisément dans la ville de Garoua est le principal point d'ancrage de ce document. À la lumière de ces arguments il est important d'axer cette réflexion à la situation de la ville de Bertoua.

Xavier Godard⁴⁰, pour sa part, analyse la question des transports en Afrique noire. Il relève l'inadéquation entre la demande de transport et la qualité de l'offre en termes de moyen de transport terrestre y existant. Le transport terrestre est le mode de transport le plus utilisé en Afrique. De manière spécifique, dans son ouvrage, l'auteur relève les insuffisances des moyens de transport dues à la crise de transport qui a secoué l'Afrique à l'aube de la crise économique ce qui a favorisé la naissance des nouveaux moyens de transport en vue de combler le déficit de transport. Dans la plupart des pays africains, il y a eu un développement local de transport urbain des cars en passant par les bus jusqu'à l'arrivée des motos-taxis, le transport urbain dans

³⁹ A. Sakéo Bokoï, " Le phénomène " moto-taxi à Garoua : laissé faire, répression ou réglementation", in *Cameroon tribune*, n° 4283, 1998.

⁴⁰ X. Godard, *Les transports urbains dans les villes du sud. La recherche des solutions durables*, Paris, Karthala, 2002.

sa généralité a su favoriser l'écllosion des transports non conventionnels à la suite de la crise qu'a connu les pays africains ayant causé la fermeture des entreprises de transport. Il convient de retracer les facteurs ayant favorisé la propagation du transport clandestin dont l'activité des motos-taxis en est le principal constituant.

Célestin Kaffo, Pierre Kamdem et al⁴¹., font une présentation générale de l'activité de mototaxi au Cameroun et situe sa naissance dans le Nord-Cameroun 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 toutes les pistes et les arguments nécessaires à l'organisation de ce secteur. Ils notent également les problèmes 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, ce qui aiguïsera notre intérêt par rapport aux réalités de la ville de Bertoua.

Agossou Noukpo⁴² passe en revue les facteurs ayant favorisé l'implantation des motos taxi dans les villes béninoises. Il aborde également l'organisation de cette activité dans ce pays. C'est l'Afrique de l'Ouest qui est considérée comme le premier foyer de naissance de l'activité de motos-taxis⁴³. Dans cette zone, ils avaient déjà domestiqué la notion du vélo-taxi. La crise économique qui a secoué le monde a permis l'avènement des motos dans cette partie de l'Afrique. Le Cameroun, tout comme les autres pays africains a fait face aux conséquences de cette crise économique qui a secoué l'Afrique toute entière. La contribution de ce document à ce travail est celle de mieux appréhender les facteurs d'émergence de cette activité dans les villes béninoises, afin de mieux endiguer ce phénomène au Cameroun et dans ses villes phares. Quoique cette situation soit similaire à celle des villes du Cameroun, elle ne tient pas compte des réalités de la ville de Bertoua.

Parmi les différentes productions scientifiques susceptibles de nous aider et qui méritent une attention particulière, figurent en bonne place les travaux d'André Tassou⁴⁴. Il examine, dans son ouvrage les visages et les mobiles du désordre urbain, ainsi que ses diverses conséquences. 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

⁴¹ C. Kaffo, et al., " L'intégration des motos taxis dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique Subsaharienne ", *In international household survey network*, 1987.

⁴² Agossou Noukpo, " La diffusion des innovations : l'exemple des zémidjan dans l'espace béninois ", *in, Cahier de géographie du Québec*, Vol.47, n° 130, 2003, pp. 101-130.

⁴³ *Ibid.*, p. 131.

⁴⁴ Tassou, *Désordre urbain et insécurité*,... p.80.

urbain, en attribue la principale cause du désordre urbain aux autos taxis et aux motos-taxis. Tout en regroupant les facteurs à l'origine de ce désordre urbain en trois grands ensembles à savoir la dépravation des mœurs, l'incivisme citoyen et de l'émigration rurale, de l'accroissement démographique incontrôlé, de la prolifération de l'habitat anarchique et du manque d'équipements d'accueil à caractère urbain. Toutes ces incivilités urbaines sont les conséquences de ce désordre urbain. L'auteur relève des aspects important qui freine le développement urbain des villes camerounaises. Et propose des solutions afin de remédier à ce désordre urbain sans cesse croissant dans nos villes. Ce travail se propose de jeter un regard particulier sur ce problème pas simplement dans une ville mais dans tous les centres urbains y compris dans la ville de Bertoua.

André Tassou relève dans un second ouvrage⁴⁵ que citadins et ruraux entretiennent des liens étroits du fait de leurs constants mouvements entre la ville et le village. Il dénote que malgré les différences économiques, les ruraux et les urbains partagent les mêmes réalités sociales. Tant dans nos villes que dans les villages, les populations partagent les mêmes centre d'intérêt aujourd'hui, l'agriculture, l'élevage, et l'artisanat sont l'apanage des ruraux et des urbains. Il en est de même des motos-taxis qui sont bien présentent dans nos villes au même titre que dans les zones rurales. Il va plus loin encore dans un troisième ouvrage⁴⁶ dans lequel, il présente les villes urbaines actuelles comme des descendantes des cités anciennes qui formaient le Cameroun. L'auteur retrace le développement et le fonctionnement socio-économique de ces cités devenues villes tout en faisant ressortir les différents problèmes auxquels font face ces villes. Le contexte politico-socio-économique avec le multipartisme, "les villes mortes" et la crise financière née de la dévaluation du FCFA sont les principaux facteurs de la naissance du désordre urbain au Cameroun. Il convient, de s'approprier de la quintessence de ces documents afin, de mieux répondre aux problèmes urbains causés par l'éclosion des transports informels dans la ville de Bertoua.

Kengne Foudouop⁴⁷ recense les différents modes de transports que l'État a du mal à véritablement mettre sur pieds une organisation, une gestion rationnelle et réglementé, 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 des motos-taxis qui est de plus

⁴⁵ A. Tassou, " Urbains et ruraux du Nord-Cameroun : *deux mondes, une vie.* ", Yaoundé, Éditions CLÉ, 2015.

⁴⁶ A. Tassou, " Urbanisation et décentralisation au Cameroun : *Essai d'analyse historique de la gestion urbaine (1900-2012)*, Paris, L'Harmattan, 2013.

⁴⁷ Kengne Fodouop, " Les transports clandestins autour de Yaoundé", *In les Cahiers d'Outre-mer*, Vol. 38, n° 150, 1985.

en plus prisé par les riverains de cette ville, étant donné qu'elle dessert jusqu'aux zones les plus enclavées.

Diaz Lourdes et *al*⁴⁸, analysent les faits qui ont influencé la diffusion des motos-taxis (forme de transport artisanal) dans les modes de transports urbains au sein des villes africaines, en général, et subsaharienne, en particulier. Ils présentent l'essor des motos-taxis comme une réponse " par le bas" à la crise multiforme des villes.

Feudjo Djouda⁴⁹ analyse la situation de celui qui exerce dans ce secteur dans la ville de Douala. Il relève les difficultés auxquelles font face ces derniers au quotidien dans cette ville. Quoique cette activité soit indispensable à la circulation des personnes dans la capitale économique, les conducteurs de motos-taxis se heurtent à tellement de problèmes d'ordre administratif qui entérinent les mécontentements entre les conducteurs et l'administration.

Anguissa⁵⁰ démontre que l'exploitation des motos taxis est une réponse de la population à la crise des transports. Il révèle que ce mode de transport, d'abord boudé, ignoré et combattu à ces débuts, est rentré dans les mœurs de cette population.

Ngantchou⁵¹ relève 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 résidence vers les lieux où elles exercent une activité et vice versa sans oublier le transport des biens. Il souligne que c'est le contexte socio-économique qui a favorisé l'usage de la moto-taxi comme moyen de déplacement dans ce quartier de la ville.

Mbandikens présente " le transport par mototaxi et ses impacts socio-économique dans la localité de Ndikiniméki "⁵², comme étant un facteur permettant le développement socio-économique de la localité de Ndikiniméki, en permettant aux populations de rallier le centre communautaire aux petits villages voisins, favorisant le transport des biens et des personnes. Il

⁴⁸ Diaz, et *al*, " La diffusion des taxis-moto... ".p.113.

⁴⁹ Feudjo Djouda, " Les jeunes bendskineurs au Cameroun... ".p. 107.

⁵⁰ Anguissa, " Croissance urbaine à la périphérie de Yaoundé et les problèmes de transport : le cas de Minboman ", Mémoire de DIPES II, ENS-Yaoundé, 2000.

⁵¹ Ngantchou, " Le transport par mototaxi dans les quartiers périphériques de Yaoundé : le cas de Minboman ", Mémoire de Maitrise en Géographie, Université de Yaoundé1, 2008.

⁵² Mbandikens, " Le transport par mototaxi et ces impacts socio-économiques dans la localité de Ndikiniméki ", Mémoire de DIPES II, ENS-Yaoundé, 2010.

met un accent sur le transport des distances séparant les localités, l'état des routes et les bénéfices engendrés par cette activité.

Okiobe réalise que " l'importance socio-économique et environnemental du transport par mototaxi dans la ville de Bafia "53, est une thématique qui soulève de nombreuses questions. Il argumente que l'utilisation prolongée des motos-taxis a un impact environnemental des plus alarmant du fait de la vaporisation des fumées des tuyaux d'échappements qui polluent la nature, bien que cette activité soit tout autant porteuse de revenus et créatrice d'emplois. Le constat que l'on fait de cette étude est que l'auteur s'est donné pour objectif de démontrer que l'utilisation des motos-taxis est aussi l'une des causes du changement climatique.

Ouafo Folefack,⁵⁴ s'inscrit dans la même perspective, montrer les impacts tant positifs que négatifs du transport par motos-taxis dans la ville de Dschang. IL ressort l'apport socio-économique de ce moyen de transport et son impact sur le développement du transport local du centre-ville vers les localités périphériques. Tout en proposant des esquisses de solutions aux problèmes causées par les motos-taxis.

Sont toutes aussi importantes les informations d'Oumarou Abdoulaye sur le " transport par mototaxi à Garoua et ses environs "55. Dans son travail, l'auteur analyse l'aménagement et le fonctionnement du transport par motos-taxis dans la ville de Garoua. Il analyse aussi les différents acteurs et services de ce moyen de transport, en ressortant les grandes zones de desserte des motos dans la ville et ses environs, en passant par les modalités d'accession à une moto et le montant approximatif de gain journalier et mensuel d'un conducteur de motos-taxis.

Nouteza Kenfack⁵⁶ met en relief les nouveaux moyens de transports qui ne bénéficient pas encore d'une attention particulière de l'État. Elle relève les taxis de brousse qui n'ont aucune reconnaissance réglementaire et les taxi-motos qui continuent d'évoluer dans un désordre total, bien qu'ayant été réglementés. En proposant des esquisses de solutions aux problèmes des motos-taxis dans la localité de Fongo-Tongo.

⁵³ Okiobe, " Impact socio-économique et environnemental du transport par mototaxi dans la ville de Bafia ", Mémoire de DIPES II, ENS-Yaoundé, 2009.

⁵⁴Foulefack Ouafo, " Le transport par mototaxi et ses impacts socio-économique dans la ville de Dschang ", Mémoire de DIPES II, ENS-Yaoundé, 2010, p.96.

⁵⁵ Adoulaye Oumarou, " Le transport par mototaxi à Garoua et ses environs ", Mémoire de DIPES II, ENS-Yaoundé, 1990.

⁵⁶ Kenfack Nouteza, " Transport clandestin en milieu rural et impact sur le développement : cas de Fongo-Tongo ", Mémoire de Master II, Université de Yaoundé1, 2017.

Djepmo Ndjoukya⁵⁷ s'est attelé à montrer l'importance des motos taxis sur le plan socio-économique non sans faire allusion aux répercussions négatives sur ce secteur d'activité. L'objectif étant l'amélioration de la sécurité routière pour l'activité des motos-taxis afin de prévenir les accidents de circulation dont ils sont auteurs et acteurs. Ce document permet de mieux réguler l'activité des motos-taxis tout en donnant des solutions aux différents problèmes causés par ce moyen de transport.

Jean-Marc Ela⁵⁸ aborde la question de la vie rurale en milieu urbain et présente la ville 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. Dans le second ouvrage, cet auteur⁵⁹ 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 de meilleures conditions de vie en ville sont confrontés à de multiples problèmes qui vont les pousser à développer les activités connexes dans le secteur informel pour pouvoir survivre, à l'instar des motos taxi. Ce document s'inscrit dans le même sillage que cette étude et les éléments qui y sont développés favorisent une meilleure compréhension des réalités vécues à Bertoua.

Sadou Abdoul Karim situe l'origine des motos-taxis dans sa zone d'étude avant de présenter les secteurs, les différents aspects pour lesquels ces dernières 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 preuve certains exerçants de cette activité dans la ville de Ngaoundéré. C'est une piste d'analyse à exploiter dans le cadre de ce présent travail qui s'intéresse à la ville de Bertoua.

Il ressort de cette revue de littérature que nombre d'études ont été déjà menées, abordant les différents concepts de notre thématique tel les impacts socio-économique du transport par motos-taxis et le fonctionnement de ce moyen de transport, au travers des différentes villes et localités où il est exercé. On constate que le transport par motos-taxis a déjà été étudié en Afrique, en général, et au Cameroun, en particulier, avec plus d'accent sur les villes de Douala et de Yaoundé. Dans la ville transfrontalière de Bertoua, cet aspect du transport n'a pas encore été scruté. Dans le présent travail, on s'attarde sur ce secteur d'activité tout en relevant son

⁵⁷ G. Ndjoukya, " Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : cas des mototaxis à Yaoundé ", Mémoire de Maitrise en Sciences Economiques, Université de Yaoundé 2-SOA, 2008.

⁵⁸ J. M. ELA, *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983

⁵⁹ *Ibid.*

apport socio-économique et les problèmes sécuritaires qu'il génère. La présente étude a non seulement pour avantage de contribuer à la réflexion sur l'importance socio-économique du transport par motos-taxis dans la ville de Bertoua, mais aussi de formuler des stratégies à adopter.

VI. LA PROBLEMATIQUE

Pour Michel Beaud, " la problématique est perçue comme étant l'ensemble construit au tour d'une question principale des hypothèses de recherche et des lignes d'analyses qui permettent de traiter le sujet choisi⁶⁰.

Depuis fort 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. Bien que cette activité soit utile dans la décongestion du transport urbain et la promotion des emplois jeunes par l'émergence des petits métiers qui prospèrent tout autour⁶¹, elle est réputée pour le désordre, les agressions, les vols, les accidents qu'elle occasionne et dans lesquels la responsabilité des conducteurs est souvent établie. Dès lors, l'on se pose la question de savoir quelles peuvent être les répercussions de l'activité des motos taxis sur la vie socio-économiques de la ville de Bertoua ? De cette question principale découlent les questions subsidiaires suivantes :

- comment s'est développée l'activité des motos taxis dans la ville de Bertoua ?
- quel a été l'apport tant sur le plan social que sur le plan économique des différentes activités des motos taxis dans la ville de Bertoua ?
- quel est le mode d'intervention que les pouvoirs publics se doivent d'appliquer au transport des motos taxis pour atténuer les effets externes négatifs liés à cette activité dans la ville de Bertoua et par extension au Cameroun tout entier ?
- quels sont les facteurs ayant favorisés la prolifération des mototaxis dans la ville de Bertoua ?

VII. LA FORMULATION DES HYPOTHESES

L'hypothèse est une proposition de réponse supposée à la problématique. C'est une supposition que l'on essaye de défendre tout au long de la dissertation. À cet égard, la considérer comme juste ou fausse dépend de la pertinence des éléments apportés pour répondre au

⁶⁰ M. Beaud, *L'art de la thèse, guide repère*, Paris, La Découverte, 1985, p. 31.

⁶¹ Kaffo, et al., " L'intégration des motos taxis...", p. 135.

questionnement. Un problème peut susciter plusieurs hypothèses qui doivent être testées tout au long du travail. L'objectif premier de ce travail est de montrer comment l'activité des motos-taxis contribuerait au développement socio-économique de la ville de Bertoua. Nous allons démontrer la véracité de cette thèse tout au long de notre travail à partir des hypothèses suivantes :

- La crise économique aux effets multiples qui a affecté les habitants de Bertoua aurait favorisé l'émergence des motos-taxis comme mode adapté pour assurer le déplacement quotidien et les mutations socio-économiques rendant problématique la question de sécurité ;
- Les difficultés d'accès, liés à l'insuffisance des infrastructures de transports, le relief adapté, le contexte humain auraient favorisé l'essor des engins à deux roues ;
- Les conducteurs de moto, les usagers et les exploitants des activités induites de diverses origines seraient des acteurs qui opèreraient aussi bien de manière individuelle que collective ;
- Les habitants de Bertoua tireraient de l'exercice de l'activité de transport par mototaxi, une partie substantielle des revenus nécessaires à leur survie, et à l'amélioration de leurs conditions de vie ;
- Quelles difficultés rencontrerait l'activité des motos taxis dans la ville de Bertoua depuis l'apparition des premières motos taxis.

VIII. LA DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

En vue d'apporter une réponse pertinente aux différentes préoccupations de la présente étude, les recherches ont été menées aux normes de la discipline historique. Ainsi les sources exploitées appartiennent à divers champs conventionnels. Elles se composent de la documentation écrite, des renseignements oraux et des illustrations.

La recherche documentaire s'est faite, dans un premier temps, par les ouvrages écrits et publiés. Dans la Bibliothèque de l'Institut Française du Cameroun (IFC), la Librairie des Peuples Noirs, dans la Bibliothèque centrale de l'Université de Yaoundé I (BUY) sur les transports clandestins et le phénomène des motos taxis au Cameroun, en particulier, et dans le monde, en général. Pour cela, nous avons consulté les archives et les données disponibles dans les services en charge de la gestion des transports urbains au Cameroun au Ministère des Transport (MINT), à la Délégation Régionale des Transports de l'Est (DRT-Est), des mémoires et thèses déjà soutenus aux Bibliothèques de la Faculté des Arts Lettres et Science Humaines, à la Bibliothèque du Cercle Histoire Géographie Archéologie des articles parus dans les

journaux et revues de presses spécialisés. Par la suite, on a procédé par une enquête dans la ville de Bertoua afin d'obtenir de nouvelles données primaires utiles pour ce travail. Pour ce faire un questionnaire sur les motos taximan a été conçu. Les données et les informations obtenues par cette enquête ont été traitées à l'aide des moyens de traitement automatiques tels que Word, Excel. Les tableaux et les graphiques obtenus ont permis d'analyser le secteur des transports urbains par moto taxi à Bertoua. La méthode utilisée est la méthode qualitative qui est plus appropriée à notre spécialité.

Dans un second temps, la recherche documentaire s'est faite par l'étude des articles parus dans les journaux. Par leur évocation de certains faits, ils ont permis d'avoir des indices sur le caractère permanent, récurrent et actuel de ce phénomène.

Les informations orales ont été d'une nécessité impériale dans ce travail, parce qu'il s'agit d'une question récente et d'actualité, dont la plupart des témoins et des acteurs sont encore présents. Dans le souci d'enrichir notre travail d'informations d'ordre qualitatif, il a été utile de recueillir les témoignages de ces personnes ressources afin de peser la véracité des faits. Pour ce faire, il a fallu tout d'abord répertorier et localiser les zones vers lesquelles les conducteurs de motos-taxis exercent le plus, ensuite d'effectuer des déplacements dans les zones qui sont le plus enclins au transport par moto dans la ville et ses périphéries. C'est pourquoi la quasi-totalité des quartiers de Bertoua ont été la cible de ces descentes sur le terrain. La collecte des données a reposé en premier lieu sur un questionnaire guide. Les informateurs ont été choisis selon nos différents centres d'intérêts. C'est ainsi que des entretiens ont été menés auprès des autorités administratives, des conducteurs de motos-taxis, des acteurs du secteur des transports et des élèves et étudiants de la ville de Bertoua. En plus du questionnaire, la collecte des données orales s'est faite à l'aide d'un appareil enregistreur, à savoir un téléphone portable.

De même, les sources électroniques ont été d'un grand apport dans ce travail. Elles ont permis de télécharger nombre de travaux scientifiques édités, consignés dans des bibliothèques numériques. En plus, par le procédé de recherche simple, à travers des moteurs de recherche Google ou à travers des sites particuliers en adéquation avec nos centres d'intérêts, nous avons réussi à glaner des informations qui ont été utiles.

L'histoire économique et sociale étant spécifique, on a fait appel à l'interdisciplinarité pour que cette étude ne soit pas un récit, mais aussi un travail purement scientifique. Nous avons convoqué pour cela la sociologie et la géographie et fait appel à l'approche hypothético-

déductive. Il s'agit d'une approche globale, thématique et même chronologique. Il s'agit, en clair, de partir non seulement d'une observation des faits, comportements et agissements des conducteurs de moto, mais aussi des échanges avec notre échantillonnage constitué pour recueillir et mobiliser les arguments susceptibles de fournir les informations et renseignements.

IX. LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Tout travail de recherche est confronté à des difficultés. De ce fait, l'élaboration du présent travail n'a pas été exempte de difficultés. De la recherche documentaire à la matérialisation du document final de ce travail, nous avons fait face à des difficultés majeures. Lors de notre descente sur le terrain dans la ville de Bertoua, nous avons été confrontés à un manque d'archives à consulter. La rareté des archives portant sur l'arrivée des motos taxis dans cette ville et sur l'enjeu économique de ces derniers a mis à mal nos différentes recherches sur ce sujet. Les conducteurs des motos taxis exerçant à cette période, pour la plupart, ne sont plus de ce monde, néanmoins les quelques anciens conducteurs que nous avons pu interviewer nous ont relevé des aspects importants sur l'activité des motos taxis dans la ville de Bertoua.

Ensuite, nous avons été confrontés au refus catégorique de certains membres de l'administration de nous laisser consulter des archives pour des raisons indépendantes de leur volonté et aussi du fait de la rareté des documents. Voilà de façon minimale les difficultés auxquelles nous avons eu à faire face durant notre descente sur le terrain.

Nonobstant ces difficultés, nous avons pu élaborer un plan de travail. L'évaluation et l'organisation de l'ensemble des informations collectées et recueillies ont débouché sur un plan structuré en quatre chapitres.

X. LE PLAN DE TRAVAIL

Le premier chapitre étudie les facteurs ayant permis l'émergence des transports dans la ville de Bertoua, leur expansion, en ressortant la typologie de ces transports. Le chapitre II rend compte des différents acteurs tant au niveau de l'administration, qu'au niveau des conducteurs de motos-taxis, des propriétaires et des concessionnaires ou encore des revendeurs de motos de seconde génération ceux-ci meublent le transport par motos-taxis dans la ville de Bertoua, en faisant ressortir les différents modes de fonctionnement de ce moyen de transport.

Le chapitre III ressort l'importance socio-économique tant au niveau de la communauté urbaine, de l'administration, des propriétaires des motos-taxis que des conducteurs de ces

motos. Le chapitre IV met en exergue les problèmes rencontrés lors de l'exercice de cette activité tant sur au niveau de la communauté urbaine, des conducteurs de motos-taxis que sur les conditions de santé de ces derniers et les problèmes environnementaux qui en découlent. Aussi relève-t-il des esquisses de solutions afin de mieux réguler cette activité.

CHAPITRE I : LES FACTEURS D'EMERGENCE DES TRANSPORTS CLANDESTINS ET LEUR TYPOLOGIE DANS LA VILLE DE BERTOUA

La ville de Bertoua regorge de différents moyens de locomotion. La déchéance de certains types de transports favorise l'éclosion de certains. C'est le cas de l'éclosion des transports par motos-taxis qui est, en réalité, la conséquence de l'absence des moyens de transports conventionnels comme la SOTUC dans les métropoles de Yaoundé et de Douala. Ici, un accent particulier est mis sur la genèse et l'évolution des motos taxis dans cette zone. De toutes les activités économiques récentes dans la ville de Bertoua, le transport par motos-taxis est celui qui connaît l'essor le plus rapide

I. LES FACTEURS D'EMERGENCE DES TRANSPORTS PAR MOTOS-TAXIS

En Afrique noire francophone, les années 1990 sont marquées par l'avènement du multipartisme. De nombreuses revendications, grèves et soulèvements populaires eurent lieu. Au Cameroun, les manifestations se durcirent et furent parfois réprimées dans le sang. Elles avaient pour principal objectif de paralyser le pays pour faire fléchir l'État¹. Dans leur tentative de reconquête du pouvoir, les partis de l'opposition, nés à la suite du retour au multipartisme, ont lancé des mots d'ordre de désobéissance civile qui se sont le plus matérialisés autour des deux grandes métropoles économique et politique du pays que sont les villes de Douala et Yaoundé avec les partis politiques tels que le *Social Démocratique Front* (SDF), l'Union National pour la Démocratie et le Progrès (UNDP), l'Union Démocratique du Cameroun (UDC). C'est dans ce contexte que la moto-taxi qui était jusque-là rencontrée dans certaines parties de pays comme le Nord-Cameroun fit son entrée en ville.

L'intérêt généralisé pour le secteur informel au Cameroun est de plus en plus visible du fait de son expansion. La ville de Bertoua, tout comme beaucoup d'autres villes camerounaises, est devenue un champ propice au développement de petits métiers de rue. Le transport étant un élément indispensable à la mobilité des biens et des personnes, c'est ainsi qu'une nouvelle forme de transport s'est développée: le transport par motos-taxis. En effet, si le transport par motos-taxis s'est installé dans la ville de Bertoua, c'est bien parce qu'il y a trouvé un terrain

¹Amougou, " Phénomène des motos taxis.... ", p. 57.

qui lui était favorable et dont certains évènements endogènes ou exogènes ont contribué à parfaire son intégration. Dès lors, on a recensé une série de facteurs à ce sujet

1. La crise économique des années 1980

Au lendemain de l'indépendance du Cameroun, l'État a entrepris de nombreux projets qui se résument dans les différents plans quinquennaux. Ainsi la mise sur pieds de plusieurs grandes entreprises publiques et parapubliques, des organisations chargées de l'octroi des financements et des intrants agricoles comme l'Office National de Commercialisation des Produits de Base (ONCPB), le Fond National du Développement Rural (FONADER), la Société de Développement du Cacao (SODECAO)...² et la création de grands chantiers ont fait de l'État le principal garant d'emplois durant cette même période. Le secteur privé ne connaissait véritablement aucun essor particulier, car l'industrialisation du pays était particulièrement faible. C'est dans ce contexte que survient la crise économique des années 1980 au Cameroun.

Pour essayer de remédier à cette crise, l'État camerounais a mis sur pieds un nombre de mesures d'ajustements internes visant à réduire le train de vie des populations et du gouvernement, allégeant par la même occasion le poids du secteur public dans l'économie. Les premières mesures visaient à réduire le déficit de la balance des paiements³. Les classes moyennes et les couches sociales urbaines défavorisées ont été les plus touchées par les suppressions d'emplois, la détérioration des services publics et les réductions de subventions à la consommation. Par ailleurs, on a assisté à la baisse drastique des salaires et la dévaluation du franc CFA, la restructuration des entreprises publiques et parapubliques, ainsi que de grandes sociétés telles que la Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC)⁴ et la Société Camerounaise du Développement Automobile (SOCADA)⁵.

Ces différentes réductions du secteur formel ont favorisé la croissance du secteur informel. La quasi-totalité de la population urbaine a été affectée par ce phénomène ; ce qui a entraîné une désertion des villes telles que Douala et Yaoundé par les populations pour retourner s'installer, soit dans les campagnes, soit pour se rendre dans d'autres villes du pays. C'est le cas de la famille Narmaye, dont le chef de famille d'André Narmaye⁶, ancien employé de la SOTUC, a déclaré avoir perdu son emploi du fait des réductions du nombre d'employés.

² Organismes chargés des intrants agricoles.

³Touna Mama, *L'Economie Camerounaise. Pour un nouveau départ*, Yaoundé, Afridit, 2008, p. 123.

⁴ Société des transports urbains du Cameroun.

⁵ Société camerounaise du développement automobile.

⁶ Narmaye André, 56 ans, moto taximan, Bertoua, 20 septembre 2021.

Toujours de Narmaye l'on apprend que c'était le même climat qui sévissait dans les autres sociétés de la capitale politique et économique. Sans aucune autre forme d'alternatives, il s'est vu dans l'obligation de retourner à l'Est, sa région d'origine où il va exercer successivement les métiers d'agriculteurs, conducteurs de clandos et enfin de moto-taximan⁷.

Dès le début des manifestations démocratiques durant la décennie 1990, l'opposition s'est donnée pour objectif majeure de renverser le pouvoir en place, entraînant ainsi une montée de violence physique et l'organisation d'actes de désobéissances civiles par les partis politique de l'opposition, les villes ont été plongées dans des troubles sociopolitiques⁸. Les troubles des années 1990 ont ainsi joué un rôle déclencheur dans l'appropriation des motos-taxis. Ce contexte de démocratisation a coïncidé avec la grande crise économique. Le Cameroun, nous l'avons dit, a connu des troubles et des émeutes sociopolitiques. En 1991, exigeant du parti au pouvoir, le Rassemblement Démocratique du Peuple Camerounais (RDPC), l'organisation d'une conférence nationale souveraine, Le *Social Democratic Front* (SDF) opta pour une stratégie de paralysie de l'économie. Le concept de "ville morte" a ainsi été lancé par des leaders qui invitaient le peuple à une cessation générale des activités renforcée par une désobéissance civile et fiscale⁹.

Le mot d'ordre des "villes mortes" lancé à travers des tracts consistait à désertier la ville avec fermeture instantanée des magasins et boutiques pendant cinq jours, du lundi au vendredi. Le samedi et le dimanche étant considérés comme des jours de ravitaillement¹⁰, dès lors tout autre véhicule circulant dans la ville devait disposer d'un laissez-passer consistant en un carton rouge tel que prescrit par l'association cap-liberté¹¹. À partir de juin 1991 et pendant six mois, les "villes mortes" accompagnées de violences ouvertes et parfois sanglantes paralysèrent l'économie nationale.

Parmi les acteurs mobilisés dans ces émeutes, on comptait les chauffeurs de taxi, les étudiants, les enseignants et les commerçants¹². Conséquence immédiate, on a constaté à une raréfaction des moyens de transports. Seules les motos des particuliers bénéficiaient des faveurs à la fois, des contrôleurs des cartons rouges et des militaires du commandement opérationnel. Dans le désir de retrouver progressivement le cours normal de leur vie les populations vont se convertir dans un secteur qui opère en marge des "joules politiques". Ainsi, les personnes

⁷ Narmaye, Andre, 56 ans, conducteur de moto-taxi, Bertoua, 20 septembre 2021.

⁸ Amougou Mbarga, " Le phénomène de motos-taxis dans la ville... ", p. 58.

⁹ Feudjio Djouda, " Les jeunes Bendskineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'État", in *Autrepart*, p. 103.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*, p. 105.

possédant une motocyclette saisissaient l'opportunité pour répondre aux déplacements des personnes et des biens à des prix très élevés. La circulation des motos-taxis vient à être tolérée du fait de l'absence des autres modes de transport tout en s'imposant comme un moyen d'accès rapide aux quartiers les plus enclavées après la grève générale¹³.

Il s'est répandu comme une trainée de poussière allant des villes jusqu'aux confins de nos campagnes les plus reculées. L'activité se développa très rapidement, tirant partie des difficultés économiques engendrées par les nombreux licenciements de fonctionnaires au lendemain de la grève et de la dévaluation du FCFA de 1994. Le rapport de force existant entre puissances publiques et dynamiques sociales accoucha d'un mode alternatif de transport au cœur même des fractures urbaines. Les "villes mortes" ont duré près de six mois, ce qui a entraîné la sédimentation du phénomène¹⁴.

2. La recrudescence du taux du chômage

Au Cameroun, la sphère économique est caractérisée par une profonde crise économique qui a considérablement limité l'accès au marché du travail et aux revenus pour de nombreuses familles entre 1985 et 1992¹⁵. Dans cette conjoncture, l'État camerounais qui était jusque-là entrepreneur, organisateur et régulateur s'est désengagé. La principale conséquence fut la réduction des effectifs dans les entreprises publiques et privées et la baisse des revenus. Les acteurs sociaux ont assisté à un gel des recrutements dans la fonction publique, à la réduction de plus de 40% des salaires des fonctionnaires, à la fermeture de multiples entreprises privées et parapubliques, aux licenciements massifs, etc. Ainsi, l'État camerounais, frappé par la crise est devenu un État " pauvre " et " faible " ¹⁶.

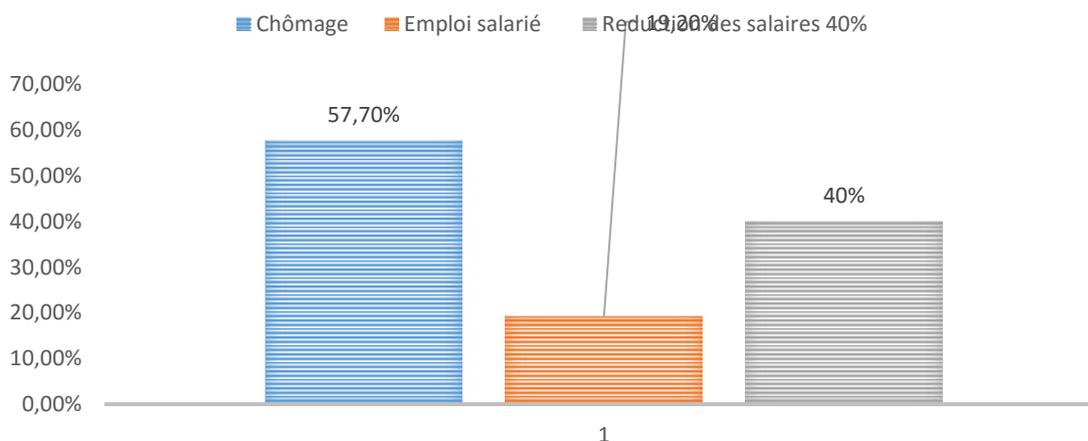
¹³Feudjio Djouda, " Les jeunes Benskeineurs au Cameroun...", p.105.

¹⁴ Pour le sociologue Bernard Amougou, les motos-taxis prennent corps à partir des espaces redevenus vierges à cause de l'incapacité de l'État à assurer ses missions essentielles, notamment la sécurité et l'entretien de la voirie

¹⁵ Dieynaba Tandian, " Les suites de la dévaluation du franc CFA de janvier 1994", *in actualité économique*, Vol.3, septembre 1995, pp.562-563.

¹⁶ Dans une ville en plein essor démographique. Les motos-taxis ont occupé un espace laissé vacant par les taxis et la Société Camerounaise des Transports Urbains (SOTUC).

Graphique n° 1 : Comparaison du taux de chômage, d'emplois, salaire et de réduction du taux de chômage



Source : Graphique réalisé à partir des données recueillies sur le terrain.

Le seuil de population totale au chômage s'est vu atteindre les 57,7%, tandis qu'au cours de la même année, l'emploi salarié a diminué de 19,2%¹⁷. Pour pallier cette crise, le gouvernement a mis sur pieds de nombreuses mesures visant à alléger le train de vie de l'état et le poids du secteur public dans l'économie. Ces mesures mises sur pieds par le gouvernement camerounais étaient entre autre : la liquidation des organismes étatiques les moins performant par le licenciement de nombreux salariés des projets de développement agricoles, cette liquidation s'inscrit donc dans le cadre de la libéralisation des économies qui place le secteur privé au-devant de la scène. Ceci dans le but de démanteler un système élaboré d'organismes publics qui fournissaient aux exploitants agricoles des accès à la terre, au crédit, à l'assurance, aux actifs et aux organisations coopératives¹⁸. L'idée étant de supprimer les rôles de l'État et laisser le champ libre sur le marché, aux autres acteurs privés et que ceux-ci reprendraient ces fonctions en réduisant leurs coûts, en améliorant leur qualité.

La fermeture d'usine et son lot de licenciements massifs entraînant la forte contraction de l'emploi salarié, conjugués au déclin des services de transport public ont créé un terrain fertile au développement de l'économie dite informelle. L'environnement macro-économique, frappé par la crise, limita énormément les chances d'accès au marché du travail pour de nombreuses familles. Dès lors "déflatés", jeunes déscolarisés et chômeurs exercèrent des petits

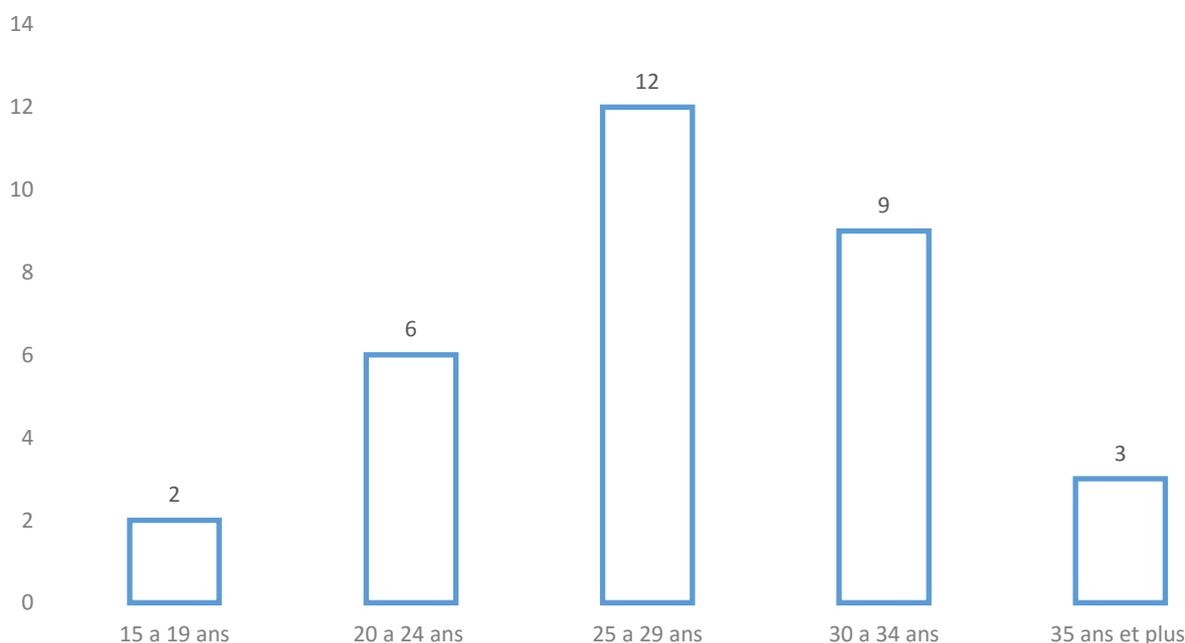
¹⁷Nouteza Keufack, "Transport clandestin en milieu rural et impact sur le développement : cas de Fongo-Tongo", Mémoire de Master en Géographie, Université de Yaoundé I, 2017, p. 46.

¹⁸I. Manfouo Fountong, "Les effets de la disparition des organismes publics d'appui financier et la libéralisation des filières sur le monde agricole dans la région de l'Ouest Cameroun" Mémoire en Agronomie et sciences agricoles, Université de Dschang, 2012.

métiers ou devinrent conducteurs de véhicules de transport collectifs (donc, des motos-taxis)¹⁹. C'est la perspective d'un avenir incertain qui permit la sédentarisation dans le secteur informel de cette masse de salariés nouvellement licenciés. Ils optèrent, dans leur majorité, pour une activité génératrice de revenus immédiats exercée dans les rues des métropoles. La moto-taxi encore en gestation, devint ainsi le principal secteur d'activité où ils trouvèrent refuge²⁰.

À Bertoua, les structures qui emploient les jeunes sont très rares. L'on note une insuffisance des centres de formations professionnels publics et privés, d'opportunités d'offres d'emplois des jeunes et même la précarité de ces emplois. En plus des jeunes qui abandonnent l'école pour diverses raisons, d'autres travaillent dans des plantations et dans des mines à la recherche de l'or à l'exemple de "Kolomines" près de Betare-Oya, à la chasse et à la cueillette pour parvenir à se nourrir²¹. C'est ainsi que le secteur informel, au travers de ces différents corps de métiers tel que les transporteurs, commerçants, les menuisiers, les mécaniciens et tous autres petits métiers concentrés en son sein, a occupé la plus grande partie de la population de Bertoua.

Graphique n° 2 : Représentation des tranches d'âges des conducteurs de motos-taxis dans la ville de Bertoua



Source : Graphique construit à partir des données que nous avons recueillies sur le terrain.

¹⁹Kalieu, "Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis...", p. 72.

²⁰*Ibid.* p. 72.

²¹ Kounda Ngho, 68 ans, Chef du quartier Tindamba, Bertoua, 20 juin 2022

Ce graphique permet d'avoir une vue d'ensemble sur les différents âges des conducteurs de motos-taxis dans la ville de Bertoua. Comme on peut le constater, c'est une activité qui attire plus la population jeune. On peut y voir que la tranche la plus fortement représentée est celle comprise entre 25 et 29 ans ; celle qui suit est celle de 30 à 34 ans. Cela traduit le caractère essentiellement jeune de cette activité qui peut aussi s'expliquer par le fait que cette activité demande un effort physique considérable.

Le constat qui en découle est le suivant : le sous corps de métier moto-taximan en est le deuxième après celui des revendeurs qui, à lui seul, attire un nombre important de la population, soit plus de 60 personnes dont l'âge varie entre 30-50 ans. Bien plus, l'analyse de ces données collectées sur le terrain permet d'établir un autre diagnostic selon lequel 78% des conducteurs de motos-taxis, dont la tranche la plus représentative est celle allant de 25-29 ans, avouent avoir choisi cette profession pour la bonne raison qu'ils font face à l'épineux problème du manque d'emploi tel que le représente la page suivante.

C'est cette même raison qui est avancée par les conducteurs de tricycles. Cette main-d'œuvre disponible a été un facteur important de l'émergence de ce mode de transport à Bertoua.

3. Le mode de vie précaire et Le réseau viaire impraticable

“Les conditions de déplacement des citoyens des villes africaines sont déplorables alors même que les villes ne cessent de s'étendre et d'accueillir de plus en plus de populations, créant des besoins en matière de services urbains tels que les services de transport, pour relier les zones d'habitats aux zones d'emplois que les évolutions urbaines tendent à dissocier²². La précarité s'entend ici comme l'absence d'une ou de plusieurs sécurités, notamment celle de l'emploi ou de la position sociale. L'insécurité qui en résulte peut-être plus ou moins étendue et avoir des conséquences plus ou moins graves et définitives. Elle conduit à la grande pauvreté quand elle affecte plusieurs domaines de l'existence. Dans le cas précis, il est question de l'impossibilité des travailleurs de profiter des fruits du labeur, car le salaire qui devrait être la récompense de leurs efforts et de leur engagement est une source permanente d'inquiétude et d'insatisfaction, maigre pour certains et irrégulier qu'il est. Ceux qui sont dans l'impasse s'engagent pour une durée bien déterminée, le travail salarié ne constituant pour eux qu'un tremplin vers l'indépendance financière chosifiée par une moto²³. La première est généralement un engin

²² F. Deville et X. Godard, “La prise en compte de la mobilité urbaine dans les politiques urbaines ” in *Les Politiques urbaines*, Edinburg, 2008, p. 124.

²³Kalieu, “ Surgissement, prolifération et intégration...”, p. 119.

d'occasion qu'on achète à prix cassé²⁴ pour se lancer et se constituer un capital permettant l'acquisition d'une moto neuve²⁵. En outre, bien qu'insuffisamment rémunéré, le travail salarié demeure rare²⁶. Cette double contrainte suffit à détourner de nombreux jeunes de la recherche d'un emploi. Ils ne désespèrent pourtant pas. En attendant, ils se tournent vers la moto, cette mère qui nourrit tous ses enfants.

L'exode rurale ou encore la recherche de meilleures conditions de vie par les citoyens poussent ces derniers à se tourner vers la ville, pensant y trouver des conditions plus propices à leur épanouissement tant social qu'économique. Cet exode se traduit par des forces d'attractions (le migrant aspire à trouver mieux là où il se dirige)²⁷. La migration apparaît alors en ce moment comme un calcul économique et un projet. L'exode rural entraîne une stagnation, voire un déclin économique des villages au profit des villes²⁸, puisque ce phénomène touche en majorité des jeunes hommes (à la recherche du travail) qui, par la suite, vont entraîner les migrations féminines (à la recherche du mari et du travail en ville). Ces jeunes campagnards, sans qualifications professionnelles et ne disposant parfois que d'une éducation élémentaire, se versent ainsi dans la trame des petits boulots (le pousse, la vente à la sauvette...) dans les villes qu'ils inondent de leur présence. La ville de Bertoua accueille généralement les populations islamo-peules originaires du Nord-Cameroun, d'une part, et du Nigeria voisin, d'autre part²⁹. On peut ajouter à cette catégorie de migrants les populations gbaya de la région de l'Adamaoua, en général, et du département du Mbéré, qui en raison des liens sociaux et familiaux, s'installent soit provisoirement ou définitivement dans la capitale régionale de l'Est Cameroun et ses environs³⁰, à la recherche de meilleures conditions de vie mais surtout d'un travail qui lui sera d'une nécessité absolue. L'arrivée des motos chinoises a véritablement changé les choses pour la plupart de ces jeunes migrants qui trouvent en cette activité une source de revenus quotidiens. Bien que les migrations de ces jeunes des villages vers le centre urbain soient bénéfiques pour les ruraux en terme de mains d'œuvre, il est à noter que leur présence entraîne considérablement une hausse du taux d'insécurité dans la ville et surtout une surpopulation, d'où l'augmentation de la cherté du niveau de vie.

²⁴ Dans de nombreux cas les motos-taximen bénéficient de l'aide des proches ou contractent un crédit dans une association pour financer l'achat de leur première moto.

²⁵ Kalieu, "Surgissement, prolifération et intégration...", p.124.

²⁶ Pour y avoir accès, il faut pouvoir compter sur un réseau de connaissances qui fera parvenir la demande à la bonne personne et la soutiendra.

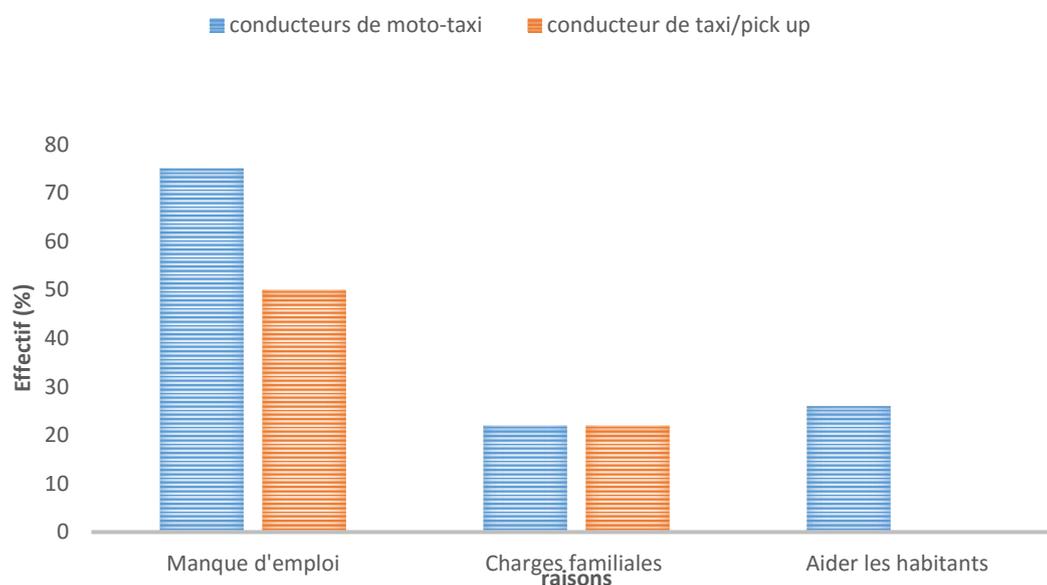
²⁷ J.C Bardier, G. Courade, P. Gubry, "L'exode rural au Cameroun". In *Les cahiers de l'O.R.S.T.O.M, sciences humaines*, Vol.18, 1981-1982 pp 107-147.

²⁸ Kalieu, "Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis..." p.80

²⁹ Tassou, "Urbains et ruraux...", p.54.

³⁰ *Ibid.*

Graphique n° 3 : Représentation du manque d’emploi et des charges familiale des conducteurs des engins à deux roues



Sources : Graphique conçu à partir des données recueillis sur le terrain.

Le graphique ci-dessous présente les raisons pour lesquelles une franche de la population s’est tournée vers la conduite d’engins à deux roues. Comme on peut le remarquer, la raison principale réside dans la carence au niveau de l’emploi. Certains par contre se lancent dans cette activité pour pouvoir subvenir aux besoins familiaux.

À la faiblesse des salaires, il faut ajouter l’incertitude et les retards de paiements. Obtenir sa rémunération est hypothétique dans de nombreuses entreprises qui infligent souvent aux salariés de longs mois d’arriérés avant de les payer³¹. Cette précarité ne pousse pas les jeunes en quête de stabilité vers le salariat, pourtant moins pénible que la moto.

Le réseau routier desservant les zones rurales où vivent plus de la moitié des Camerounais compte 27713 km. Cependant, seul 8868 km est praticable en toute saison, soit moins de 18% du réseau global³². En raison de la rareté des ressources financières pendant la période de la crise économique que le Cameroun a connu dans les années 1990, le réseau routier s’est considérablement dégradé³³. L’indicateur sur l’état du réseau routier est alors donné suivant une nouvelle nomenclature du réseau routier national et une typologie des routes qui comprend : les routes bitumées (42%), les routes en terre (16%) et les routes rurales. La quasi-

³¹Nouteza Keufack, “ Transport clandestin en milieu rural...”, p. 47.

³²Kalieu, “Surgissement, prolifération et intégration...”, p. 86.

³³ Dominguez et Foster, “Infrastructure du Cameroun...”, p. 85.

totalité du réseau non-prioritaire est en mauvais état, (30%) seulement de l'ensemble du réseau national est impraticable³⁴.

Le mauvais état des routes restreint la mobilité dans toutes les grandes métropoles du Cameroun. Les taxis n'y assurent les courses qu'au centre-ville et sur les principales routes bitumées. La liaison entre la ville et les banlieues ou les villes satellites incombent désormais aux motos-taxis, plus à même de faire face à la vétusté du réseau. L'arrivée des motos-taxis a entraîné la diminution de l'activité des taxis de ville jusqu'à leur abandon total devant leur incapacité à supporter la concurrence, notamment au niveau des coûts et de la personnalisation du service.

La plupart des infrastructures urbaines datent de 1980. À leur vétusté s'ajoute le fait que la population a augmenté. Le Cameroun, comme plusieurs autres pays d'Afrique, souffre d'une faible densité du réseau routier estimé à 72 kilomètres pour 1000 km²³⁵. Le niveau de financement est certes satisfaisantes, mais les activités de maintenance sont mal planifiées et ne parviennent pas à optimiser le cycle de vie des actifs. Dans le cadre de sa stratégie de croissance et d'emploi, le gouvernement entend investir massivement dans les infrastructures. L'objectif étant de mettre les routes en adéquation avec la demande économique et sociale. Il est question d'améliorer substantiellement le taux d'accès aux infrastructures en générant une offre qui anticipe la demande.

De manière plus spécifique, il s'agit de doubler la fraction du réseau routier bitumé en faisant passer son ratio de 0,27 pour 1000 habitants en 2010 à 0,34 en 2020³⁶ ; ce qui en augmenterait le taux de 10% actuellement à 17% à l'horizon du plan. Après cette lecture panoramique de l'état des infrastructures routières du Cameroun, on peut conclure que leur mauvais état a joué un rôle prépondérant dans le développement du transport par motos-taxis. Les externalités générées par le transport urbain et rural comme la congestion³⁷, les accidents, les émissions polluantes, la criminalité, l'incivisme sont une manifestation de la gestion assez chaotique des transports.

³⁴ A. Yemafouo, et *al.*, "Infrastructures de transport et de destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région", in *Cahier d'Outre-Mer*, p. 410.

³⁵ Agence Française du Développement (AFD), "Tronçon du programme sectoriel « Transport phase 1 : aménagement de la route Bathenga-Yoko-Lena-Tibati » (don construction d'un pont de 400 m sur la Sanaga)", Rapport de Note de Communication Publique d' Operation, Cameroun/Afrique, 2014.

³⁶ *Ibid*, p. 412.

³⁷ La congestion urbaine, telle que définie par les experts du trafic, apparaît lorsque la demande de déplacement excède la capacité de l'infrastructure.

4. L'insuffisance des moyens de transport

Une pléthore de raisons a motivé le déplacement des populations de la ville de Bertoua, à savoir la recherche des meilleurs soins de santé, la sollicitation des services dans les structures représentatives de l'État, la recherche constante de l'emploi, les études et la recherche du bien-être. Cette mobilité n'est pas vraiment aisée, car il faut tenir compte du mauvais état des routes et de l'insuffisance, voire de la mauvaise qualité des moyens de locomotion.

Pendant plusieurs années, les populations de Bertoua ont souffert dans leurs déplacements quotidiens. Les distances qui séparent les différents quartiers étant considérables, les déplacements des populations étaient un véritable parcours du combattant. Le mode de transport le plus utilisé était la marche et souvent sur une longueur estimée à plusieurs kilomètres tout en faisant face à toutes sortes d'intempéries. Rares sont les autochtones qui possédaient un vélo leur permettant de transporter certaines charges leur évitant ainsi de tout porter sur la tête ou sur le dos en parcourant de longues distances. "Ma femme et mes enfants n'ont pas vraiment connu la souffrance de longtemps porter des charges sur leur tête pour quitter de gbakombo où se trouvait notre champs jusqu'à Ngaikada ou nous vivions à l'époque"³⁸, a déclaré Abega Théophile. Les autochtones étaient obligés de porter leurs charges sur la tête et parcourir ainsi des distances kilométriques pour aller d'un lieu à un autre³⁹. Il fallait le faire très tôt pour pouvoir y parvenir et rentrer pareillement avant la tombée de la nuit pour éviter les coupeurs de route qui prenaient les vivres ou même violaient les femmes ou encore pour éviter de rencontrer des animaux de brousse⁴⁰. Les agriculteurs souffraient pour acheminer leurs produits des champs vers les lieux de consommation, afin de pouvoir les écouler tout en tenant compte de la distance et du temps mis pour y arriver tout en évitant ainsi la perte de leurs marchandises.

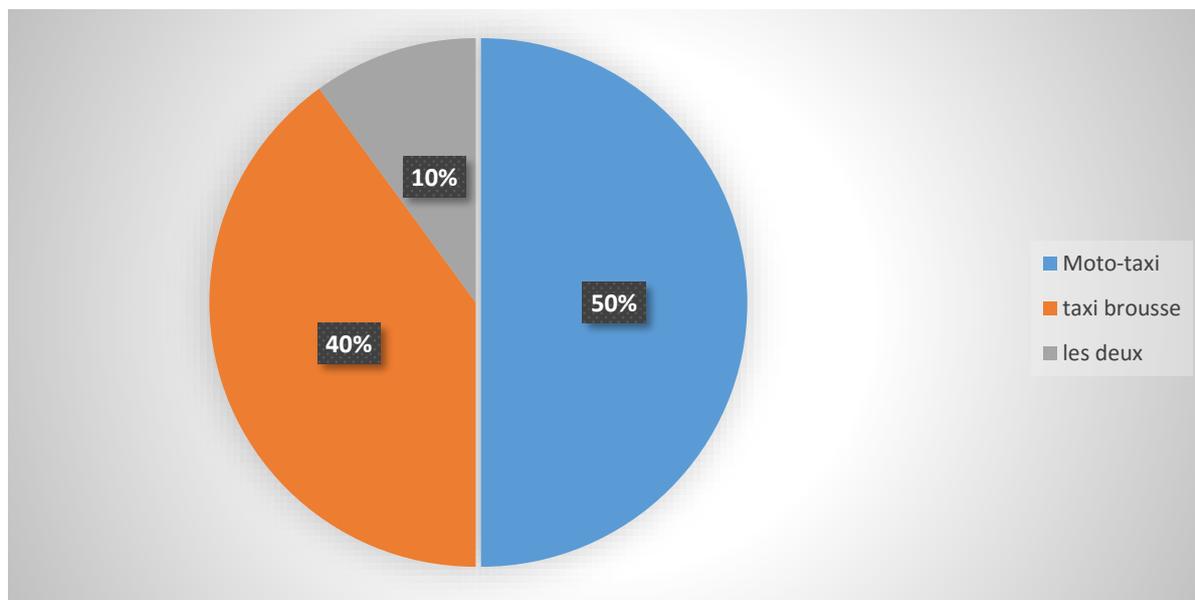
Ce problème d'insuffisance de moyens de transport à longtemps pénaliser les populations qui, pour la plupart, ne vivaient que des produits des champs et du commerce de ces vivres frais. Il faut dire qu'avec l'arrivée des *clandos* et des motos-taxis, les populations de la ville de Bertoua ont su trouver un moyen de pouvoir faire parvenir les récoltes des villages environnants vers les marchés de la capitale régionale de l'Est. Cela a favorisé par la même occasion le déplacement des personnes et des biens en tout genre.

³⁸ Abega Théophile Bertrand, 68 ans, cultivateur et catéchiste, Bertoua, 20 mars 2022.

³⁹ Abega Marie Solange, 65 ans, cultivatrice, Bertoua, 20 mars 2022.

⁴⁰ *Idem*.

Graphique n° 4 : Répartition des moyens de transports de la ville de Bertoua



Source : Graphique construit à partir des données recueillies sur le terrain.

Ce diagramme représente les différents modes de transports les plus utilisés dans la ville de Bertoua. L'on note une prédominance pour les motos-taxis qui occupent la première place suivie de très près par les taxis brousses qui permettent la liaison entre les différents villages voisins et la ville de Bertoua, et enfin l'utilisation des deux par les populations pour maximiser au mieux les déplacements et les distances entre les différents points.

5. L'ouverture de l'Asie

Depuis le début des années 2000, le continent africain est plus que jamais devenu un enjeu mondial. Il est aidé et exploité aussi par des nombreux pays dont l'influence est manifeste à celle des vieux empires coloniaux. Voici bientôt une quinzaine d'années que la Chine manufacturière exporte vers l'Afrique des biens industriels qui, autre fois, provenaient de l'Inde, de la Turquie et du Japon⁴¹. Elle ne développe donc pas une politique étrangère extrêmement active seulement en Afrique, mais aussi en Asie du Sud-Est. C'est en ces termes qu'il faut comprendre le nouvel engagement de la Chine pour le matérialisme.

Cette nouvelle stratégie de développement est matérialisée en Afrique par des projets gigantesques à forte visibilité en raison du penchant de Pékin pour les constructions de bâtiments officiels et les infrastructures. Les Africains ont-ils raison de penser que le miracle

⁴¹ Depuis 2005, la Chine est devenue le premier fournisseur en Afrique subsaharienne. En 2006, avec 45,3 Mds \$ US (soit cinq fois plus qu'en 2000), elle représente ainsi 12% des flux totaux de l'Afrique subsaharienne.

chinois peut faire recette chez eux ? Alors que l'ensemble des dirigeants de la planète compte sur le marché chinois pour booster sinon relancer leur économie, pour les pays africains, il n'y a rien de plus banal que d'avoir eux aussi leur rêve chinois. L'action chinoise en Afrique serait une *realpolitik*, que le Forum Chine-Afrique (FOCA) désigne sous l'appellation de contribution agissante⁴². Cette politique, qualifiée de politique du visible, s'est inscrite dans le quotidien des Africains par un changement drastique dans le mode et les moyens de transports. L'invasion des motos-taxis dans tous les espaces urbains et ruraux est en effet la résultante de ce mouvement.

Les relations entre la Chine et le Cameroun se sont intensifiées à partir des années 1990⁴³. La Chine, à cet effet, considère 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 gouvernants de ces deux pays reflètent à suffisance de la force de cette relation et de l'importance du Cameroun aux yeux de la Chine⁴⁴. À toutes les réalisations de la Chine au Cameroun, il faut ajouter la modification du mode de vie des populations. Grâce à cette nouvelle coopération et à l'ouverture du marché, de nombreux Africains et Camerounais, en particulier, vont saisir cette opportunité et se lancer dans l'importation des motos de marques chinoise. L'on note ainsi l'installation des concessionnaires qui, de nos jours, ont atteint une vingtaine⁴⁵. Entre autres concessionnaires, on peut citer Nanfang, Sinki, Senke, Lifan, Sanili, Qinqji, Elisan Motors, Tvs etc. la moto la plus utilisée dans la ville de Bertoua est la Tvs de par sa rapidité et sa souplesse dans le guidage⁴⁶, elle permet un déplacement plus rapide et ne cause pas trop de soucis de réparation. Avant leur arrivée et leur vulgarisation au Cameroun, les motos qui circulaient provenaient du Japon. Les plus en circulation étaient Yamaha, Honda et Kawasaki⁴⁷. Leur prix était exagérément élevé et n'était pas à la portée de tout le monde. Dans les années 1980, on estimait à 1 500 000 FCFA⁴⁸ le prix d'une moto japonaise⁴⁹.

⁴²Elle vise au renforcement de leur confiance politique mutuelle, à l'approfondissement de leur coopération, de leurs échanges.

⁴³Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis... ", p. 87.

⁴⁴*Ibid*, p. 126.

⁴⁵ Booma Motors Sport, Salin, Baotian, Chanlin, Kawasaki, Hadjin,

⁴⁶ Toue Felix, 27 ans, étudiant et conducteur de motos-taxis, Bertoua, 12 juin.

⁴⁷Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration... ", p. 156.

⁴⁸On comprend dès lors que s'offrir une moto à cette époque était plus qu'un privilège et nécessitait d'énormes sacrifices.

⁴⁹Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration... ", p. 156.

Photo n° 1 : Des Moto de marque Suzuki, Lifan et Tvs.



Source : Cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, à partir des éléments de l'enquête recueillie sur le terrain.

Les motos Suzuki et Lifan ci-dessus faisaient partie des motos les plus répandues au Cameroun dans les années 1970 et 1980⁵⁰. Elle est de fabrication japonaise comme l'était la plus grande partie des motos qu'on retrouvait au Cameroun. Il faut néanmoins ajouter que ces motos n'étaient pas à la portée du Camerounais moyen. C'est l'entrée des chinois sur le marché camerounais qui a vulgarisé les engins à deux roues.

Les motos Tvs quand a elles, sont de plus en plus présentes dans les artères de la ville de Bertoua. Cette moto a su gagner du terrain, elle est très appréciée en raison de sa légèreté, de sa facilité de manipulation et de son équipement confortable elle s'adapte facilement au relief plat de la ville.

⁵⁰ Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration... ", p. 239.

En 2000, le prix d'une moto chinoise était de 450 000 FCFA. Aujourd'hui grâce aux nombreux concessionnaires qui se sont installés pour profiter de ce marché florissant et lucratif, le prix a chuté et à 350 000 FCFA et il continue de baisser à tel point qu'en 2012, l'on a retrouvé des motos au prix de 250 000 FCFA. Devant cette concurrence les concessionnaires des motos japonaises ont dû déposer le bilan. La solidité et la robustesse des engins chinois ont su conquérir les populations entraînant ainsi la disparition des marques japonaises qui définitivement, vont s'effacer du marché camerounais.

Dans la ville de Bertoua, ces motos étaient vendues et les prix variaient de 1.000.000 et 1.500.000 FCFA⁵¹, ce qui n'était pas à la portée de toutes les bourses. Grâce à la porosité de la frontière du Nigeria, et le réseau de contrebande qui y affluaient, le transport par motos-taxis a connu l'avènement d'une nouvelle catégorie de moto les Suzuki encore appelé "chien noir", à cause de la couleur de son réservoir. Plus longues, et plus rapide que les autres motos, elles avaient fait l'objet des préférences des usagers pour leurs élégances et la hauteur qu'elles conféraient mais surtout à leurs postures. Elles permettaient, le transport des marchandises ou des objets sur le réservoir ce qui permettait de transporter un maximum d'objet.

Entre janvier et décembre 2012 le Cameroun a importé 50 tonnes de motocycles d'une valeur de 9,305 milliards de FCFA⁵². Les motos chinoises s'imposent ainsi sur un marché longtemps, dominé par les opérateurs européens et africains. Les nouvelles opportunités offertes par l'ouverture de la Chine suscitent un développement de divers secteurs, bien au-delà de l'importation. Revendeurs, plastifieurs de motos, conducteurs de tricycles, mécaniciens ou encore commerçants de zones rurales sont autant de profils qui s'inscrivent dans le sillage de cette réorientation commerciale.

Tableau 1 : Évolution des prix de motos sur le marché Camerounais de 1980 à 2019

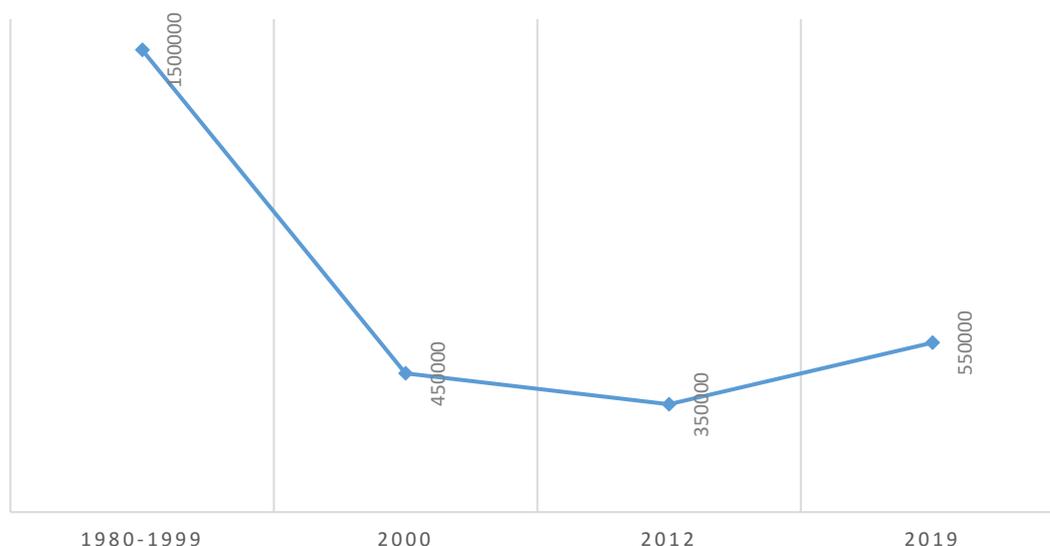
Année	1980-1999	2000-2008	2012	2019
Prix	1 500 000	450 000	350 000	550 000
Marque moto	Suzuki, Yamaha...	Kymco, Honda...	Sanili, Nanfang...	Senke, Ketch's...

Source : Tableau réalisé à partir des données recueillis sur le terrain.

Ce tableau permet d'apprécier l'évolution des prix des motos sur le marché Camerounais mais aussi quelque marque de motos présentes sur le sol Camerounais.

⁵¹ Nsangou Ali, ancien conducteur de moto et propriétaire de garage de moto, 65 ans, Yadémé, 12 juin 2022

⁵² J. Ndouyou-Mouliom, "Les précisions du MINCOMMERCE sur l'importation des motos. *In Cameroun-Tribune*. N° 8698/4897 du 05/10/2006, p.9.

Graphique n° 5 : Évolution des prix de motos sur le marché Camerounais de 1980 à 2019

Source : Courbe réalisée à partir des données du tableau 3.

L'analyse de ce graphique permet de dresser le constat selon lequel la courbe dessinée par les différents prix des motos au fil des années au Cameroun n'est pas stable. Cela est sans doute dû aux différentes fluctuations des prix sur le marché. Dans les années 1980, les premières motos qui arrivaient sur le marché Camerounais coûtaient extrêmement chers et étaient la chasse gardée de la bourgeoisie qui avait les moyens. Au début du 21^{ème} siècle et ceci jusqu'en 2015, les prix de la moto ont chuté. Cela trouve une explication dans l'entrée sur le marché camerounais de nouveaux partenaires, à l'instar des Chinois. Ces derniers sont arrivés avec plusieurs marques de moto ; ce qui a fortement contribué à la chute des prix. Un autre constat fait à l'observation de ce graphique est que les prix des motos sur le marché camerounais sont repartis à la hausse depuis 2019. Cette hausse peut trouver une explication dans le fort taux de chômage dans le pays.

6. Le développement du transport clandestin dans la ville de Bertoua

Le transport par motos-taxis est considéré comme un mode de transport clandestin renvoyant ainsi à tout type de transport ne donnant lieu à aucun enregistrement officiel et qui cherche à échapper aux contrôles⁵³. Il concentre en son sein tous les services de transport assignés au public n'étant pas régis par une autorité organisatrice de transport. Dans la zone septentrionale, la contre bande et la porosité de la longue frontière d'avec le Nigéria voisin ont favorisé l'importation des motos assemblées dans ce pays. Depuis les années 1980, à la faveur

⁵³Fodouop, " Les transports clandestins...", p. 185.

de leur proximité avec le Nigéria, les villes Camerounaises de Maroua, de Garoua et de Ngaoundéré se sont positionnées comme les premiers foyers de motos taxis au Cameroun⁵⁴.

Faisant une cartographie de l'historique du phénomène des motos-taxis au Cameroun, une équipe de géographe⁵⁵, a montré que c'est par le Nord-Cameroun (Extrême-Nord, Nord, Adamaoua) que la moto a essaimé l'espace des transports du pays. Cette activité a été introduite au Cameroun au travers de ses villes septentrionales que sont Maroua, Garoua, Ngaoundéré, Yagoua qui furent les premiers foyers des motos-taxis au Cameroun⁵⁶. Après le septentrion, la région de l'Est avec notamment les villes de Bertoua, Batouri et Yokadouma a joué le rôle de deuxième foyer des motos-taxis au Cameroun. Ce n'est que dans les années 1990 que la région du Littoral, la ville de Douala, notamment dans un contexte de crise socio-politique s'est positionnée comme troisième foyer d'émergence des motos-taxis⁵⁷.

Le phénomène des motos-taxis s'est répandu dans les régions du Centre (Yaoundé), de l'Ouest (Bafoussam, Mbouda, Dschang) et du Nord-Ouest (Bamenda)⁵⁸. C'est dans les années 1990 que l'usage des motos à titre onéreux est intégré dans le transport public dans les régions du Centre et du Cameroun occidental. Ce fut, dans un premier temps, des cyclomoteurs très légers, moins chers et peu consommateurs de carburant. En ce qui concerne la ville de Bertoua, l'introduction des motos taxis s'est faite au courant de la décennie 1980⁵⁹

Ce n'est véritablement qu'en 1994 que le décret n° 94/033/PM du 02 février 1994 est venu légitimer l'activité du transport par motos-taxis sur l'ensemble du territoire camerounais, hormis les villes de Yaoundé et de Douala. Cette activité s'est vue développée à un rythme frénétique dans les villes de Yaoundé et Douala. Le décret n° 95/650/PM du 16 novembre 1995 est venu fixer les clauses d'exploitation des motocyclettes à titre onéreux sur toute l'étendue du territoire, y compris les deux grandes métropoles qui n'étaient pas visées par le précédent décret. Dans la ville de Bertoua, la constance à travers le transport clandestin est fondamentalement assurée par différents modes de transports collectifs dont chacun joue un rôle décisif dans les déplacements des personnes et des biens. Dans cette ville, l'activité a démarré à une faible vitesse au début de l'année 1990⁶⁰.

⁵⁴ Feudjio, " Les jeunes benskieneurs au Cameroun..." p. 114.

⁵⁵ Kaffo et Kamdem, " L'Intégration des motos-taxis dans le transport...", p. 56.

⁵⁶ M. P. Amougou, " Promotion des valeurs civiques et participation au développement : analyse de l'activité de transport par moto dans la ville de Yaoundé au Cameroun", in *Revue langues, cultures et société*, volume 7, n° 1, juin 2021, p. 111.

⁵⁷ Feudjio, " Les jeunes benskieneurs au Cameroun ", p.97.

⁵⁸ *Ibid*, p. 99.

⁵⁹ *Ibid*.

⁶⁰ Nangué Armand, 42 ans, vice-secrétaire régionale chargé de la communication du SYNAMOTAC antenne de Bertoua, Place du gouverneur, Bertoua, 12 juin 2022.

À l'initiative de quelques habitants de la ville ayant perdu leur emploi et pour ne pas rester les bras croisés à la maison, ceux n'ayant pas de champs se sont achetés une moto et ont commencé à transporter d'abord des membres de la famille des connaissances d'un endroit à un autre de la ville. Constatant par la suite que les populations éprouvaient des difficultés à se déplacer sur des longues distances ; à transporter par la même occasion leurs vivres et produits de consommation des champs vers le centre-ville, ceux malgré l'existence des *clandos*⁶¹, ils ont commencé à assurer un transport payant. Certes peu rentable à ses débuts, cette activité est devenue par la suite très intéressante et permettant, de ce fait, aux personnes qui la pratiquent et même celles étant au chômage de s'occuper de leur famille⁶².

La genèse du transport par motos-taxis dans la ville de Bertoua ne fut véritablement pas évidente. Quasiment ignorée, boudée et même combattue, la moto a pris du temps pour s'installer dans la routine et les habitudes des populations de ladite ville⁶³. Ce mode de transport était assimilé à un mode de déplacement propre aux personnes à faibles revenus. Les tous premiers exploitants firent l'objet de brimades policières à une période où cette activité n'était pas encore règlementée⁶⁴. Cette situation de précarité n'a pas mis long, car avec l'avènement de la crise économique qui a touché tous les secteurs d'activités, l'activité s'est développée très rapidement et ce au grand dam de l'État qui ne profitait pas de celle-ci. Pour pallier cela, l'État a mis en place une réglementation de ce secteur dans le but d'en tirer quelques taxes⁶⁵. Toutes les conditions d'émergences étaient désormais réunies pour favoriser l'extension et le développement de cette activité.

Les transports, en général, et ceux clandestins, en particulier, étaient l'œuvre des propriétaires de voitures. Par la force des circonstances et des changements suite aux problèmes économiques, ils se sont vus regroupés en différentes catégories, à savoir les taxis de brousses ou "*clandos*", les motos-taxis et les tricycles⁶⁶.

⁶¹ Mbarga, " Le phénomène des motos-taxis dans la ville...", p. 58.

⁶² *Ibid*, p. 59.

⁶³ Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration...", p. 234.

⁶⁴ Ajay Kumar, Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes Africaines : une prospective d'économie politique, *programme politique de transport pour l'Afrique subsaharienne*, SS ATP, 2011, pp. 1-3.

⁶⁵ Décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitations des motocycles à titre onéreux.

⁶⁶ Kenfack, " Transport clandestin en milieu rural...", p. 77.

II. LES TYPES DE MOYENS DE TRANSPORTS CLANDESTINS

Dans la ville de Bertoua, les déplacements à travers le mode de transport clandestin est assuré par divers moyens de transport collectifs. Ici chacun joue un rôle important dans les mouvements des personnes et des biens. Il s'agit notamment des taxis (taxis-brousse), des camionnettes (pick-up) et des motos-taxis. Le choix d'un moyen par rapport à un autre est simplement fonction de la destination ou encore du trajet à parcourir en tenant compte des aléas que sont l'état des routes, le confort durant le déplacement, le prix à déboursier et la quantité des bagages à transporter.

1. Les taxis (taxis-brousse)

Communément appelé "*clandos*" ou encore "*opeps*", les taxis-brousse sont de vieilles voitures généralement de marque Corolla, Toyota, tercel, Carina et autres faisant dans le transport des personnes et des marchandises. Les "*clandos*" sont des taxis qui opèrent clandestinement sans licence. Ils sont insaisissables, de l'aveu même des responsables de syndicats de transporteurs auxquels ils sont pourtant affiliés, au moins pour une partie d'entre eux. La majeure partie de ces voitures qui font le transport sur les routes locales sont localement modifiées en raison de la qualité des routes et la capacité des véhicules à supporter les passagers et les marchandises des "*bayamselam*". Ces différentes modifications ne correspondent en rien aux aménagements autorisés pour le transport des personnes telles que : le renforcement de la carrosserie, le renforcement des amortisseurs, la stabilité des sièges et la modification du système de de carburation⁶⁷.

Il faut préciser que la plupart de ces voitures ont d'énormes problèmes et sont en piteux état. Ces véhicules sont différents des véhicules de villes qui servent à faire le taxi de ville par leur couleur : vert, bleu rouge ou même noir à des occasions. Même si une minorité de ces transporteurs dispose d'un permis de conduire, ils ne sont pas autorisés à effectuer le transport public, car ils ne possèdent aucune pièce justificative, à savoir une carte grise, une carte bleue, une assurance aucun impôts libérateur et encore moins une visite technique⁶⁸. Ils ont conscience du fait que si leurs véhicules sont présentés pour une visite technique alors ces derniers peuvent être contraints de faire une révision générale, au pire ces véhicules peuvent être retirés de la circulation.

Ce mode de transport joue un rôle important dans notre champ de recherche au vu de l'état des routes, dont la plupart sont en terre. Ces "*clandos*" sont les principaux acteurs pouvant assurer les déplacements des populations. Ils sont différents des taxis de ville en raison du fait

⁶⁷Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration des motos taxis...", p. 89.

⁶⁸*Ibid*, p. 90.

qu'ils ne sillonnent pas les rues de la ville. Ils stationnent à des endroits précis et les clients viennent personnellement solliciter leurs services dans des gares routières de fortune aménagées pour la circonstance. C'est le cas de la gare des taxis brousses de Bodo-mo qui regorge de taxis-brousse faisant la ligne Bertoua-Batouri, Bertoua-Belabo, ou Bertoua-Dimako-Doumé. Ces taxis servent au transport des personnes sur des longues distances d'un point à un autre, ralliant une ville à une autre.

Photo n° 2 : Véhicule servant pour le transport des biens



Source : cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua, septembre 2022.

L'image ci-dessus illustre une voiture de transport qui est plus spécialisée dans le transport des biens. Sur cette photo, on peut bien observer la quantité du matériel qui est chargé dans cette petite voiture. Tout laisse penser qu'il s'agit d'un déménagement. Ce sont ces voitures qui sont connus sous le vocable de "*clandos*" dans la région de l'Est, singulièrement dans la ville de Bertoua. Ils effectuent des liaisons entre les villes de Bertoua et de Batouri sans oublier Yokadouma. Ils permettent aussi de rallier plusieurs villages de la région de l'Est en ce qui concerne les déménagements dans tous les quartiers de la ville de Bertoua. Ces voitures de transport sont d'une grande utilité pour les vendeuses de vivres (plantain, manioc, ignames etc.), elles transportent ces vivres des villages vers la ville permettant ainsi à ces vendeuses de pouvoir écouler leurs produits dans les grands marchés de la ville de Bertoua, en provenance des villages environnants.

Photo n° 3 : Taxi transportant les personnes



Source : Cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua, septembre 2022.

Ce cliché présente le genre de taxi qui sert au transport des personnes dans la ville de Bertoua et par extension dans la région de l'Est. Comme on peut le remarquer, ce véhicule se trouve dans un état de délabrement avancé. Il est conçu pour prendre cinq personnes à sa sortie d'usine et se retrouve à Bertoua avec une dizaine de personnes à l'intérieur pour faire la navette entre Bertoua et Batouri. Dans ce cas de figure, on constate que les conditions de sécurité ne sont pas garanties, mais les populations sont obligées de les emprunter, faute de moyens de transports alternatifs.

Les clandos se font de plus en plus rares dans le paysage urbain, car la souplesse et la desserte quasi complète des périphéries lointaines, qui étaient jadis leur domaine, est désormais sous l'emprise des motos-taxis⁶⁹. Ils restent néanmoins sollicités par les commerçants pour le transport des marchandises en saison pluvieuse. Mais avec l'arrivée des tricycles, ces derniers se sont vu arracher le marché.

2. Les tricycles / motos à trois roues

Il y'a quelques années encore on ne leur accordait aucune véritable attention. Aujourd'hui, les tricycles s'imposent comme l'outil indispensable dans le transport. Du point de vue de leurs aspects, Ils⁷⁰ ne sont pas véritablement différents de leurs homologues, les

⁶⁹Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration...", p. 91.

⁷⁰Selon *Le Dictionnaire Larousse*, le tricycle est un cycle ou motocycle à trois roues symétriques. Le tricycle moteur est d'une puissance à 83 cm³

motocyclettes. Ils sont généralement sollicités pour des cas de transports des marchandises lourdes ou encore en cas de déménagement. Ils permettent aux agriculteurs de transporter les produits de leurs champs vers les marchés de consommation. Ils permettent aux grossistes et revendeurs de déplacer les stocks de marchandises d'un entrepôt jusqu'aux lieux d'écoulement des produits. C'est sans doute l'un des transports clandestins le plus en vogue depuis bientôt un bon bout de temps. Les conducteurs de tricycles font fureur pour une recette journalière qui oscille entre 30.000 et 50.000 FCFA⁷¹. On les rencontre dans tous les coins de la ville de Bertoua. Il est un engin à cheval entre un pick-up et une motocyclette. À l'avant, il présente l'aspect d'une moto avec à l'arrière qui est semblable à celui d'un pick-up.

Plusieurs jeunes font de la conduite de ce moyen de locomotion, un travail à plein temps. D'ailleurs certains ont même abandonné leur travail pour se concentrer entièrement au tricycle afin de pouvoir améliorer leurs conditions de vies. Le tricycle nourrit bien son homme. "C'est le travail que je fais depuis 04 ans aujourd'hui et je ne regrette pas mon choix, car j'arrive à subvenir aux besoins de ma famille et je paie par la même occasion mes impôts et mes frais de stationnement ", a déclaré Ndokaye.⁷²

Dans l'exercice de ce métier, il n'y a pas que des hommes, l'on rencontre aussi des femmes qui pratiquent cette activité. Celles rencontrées dans l'entreprise Colgate, fabricant des produits pharmaceutiques, ont des tricycles coloriés aux couleurs de la firme Colgate. "Toutefois, il faut noter que les femmes qui travaillent pour elles-mêmes sont assez rare quand on sait que l'acquisition d'un tricycle est estimée entre 900.000 et 1.200.000 FCFA"⁷³. Mais cette activité est tellement rentable que les jeunes ne lésinent pas sur les moyens au grand bonheur des vendeurs de tricycles qui peuvent aisément s'en frotter les mains. Comme suscitée, les tricycles aident au déplacement des personnes et des biens, soit lors d'un déménagement par le transport des mobiliers, soit dans la livraison des matériaux de constructions ou encore dans des livraisons de marchandises et des biens de consommation.

⁷¹Nangué Armand, 48 ans, vice-secrétaire régional chargé de la communication du SYNAMOTAC antenne de Bertoua, Bertoua, 20 septembre 2022.

⁷²Ndokaye Henry, 42 ans, moto-taximen retraité, Bertoua, 12 juillet 2022.

⁷³Nangué Armand, 48 ans, vice-secrétaire régional chargé de la communication du SYNAMOTAC antenne de Bertoua, Bertoua, 20 septembre 2022.

Photo n° 4 : Tricycle servant au transport des différents objets



Source : cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua, 22 septembre 2022.

Sur cette photo, on aperçoit un tricycle servant au transport des objets et des biens de consommation. Aussi pour le déménagement dans la ville de Bertoua, ont-ils la capacité de transporter des marchandises et des objets comme des sacs de ciment et bien d'autres de Bertoua à Bonis parfois même jusqu'à Dimako.

Photo n° 5 : Tricycle de l'entreprise Colgate



Source : cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua, 22 septembre 2021.

La représentation ci-dessus illustre l'implication des femmes dans la conduite des tricycles dans la ville de Bertoua. Cette photo montre aussi le côté combatif de certaines femmes qui se sont lancés dans un métier qui était jusqu'à une date récente la propriété exclusive des hommes. Quand on s'approche de ces femmes, on constate que le métier de conductrice de tricycle qu'elles exercent, est lié aux circonstances de la vie.

Le tricycle de par sa capacité de transport et de stockage se veut être le nouveau moyen de transports des marchandises, des biens de consommations et des mobiliers dans le centre-ville de Bertoua et ses alentours. S'il est vrai qu'il sert au transport et à la mobilité des biens, les motos-taxis, quant à elles, servent principalement au déplacement des personnes et ensuite des biens.

3. Les motos-taxis

Selon l'article 2 du décret N° 2008 /3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux, est considéré comme motos-taxis tout véhicule d'autopropulsion à deux roues sans remorque, affecté au transport public des personnes. Communément appelé "*Bendskin*" au Cameroun. Cette activité s'est intégrée dans le quotidien des populations suite au manque global de moyen de transport. L'apparition des motos-taxis dans les différentes villes camerounaises est favorisée par la disponibilité de trois facteurs de productions, à savoir les véhicules, le carburant et la main-d'œuvre⁷⁴. La moto-taxi s'adapte à toutes les catégories sociales afin que les propriétaires puissent en tirer un rendement plus que favorable, pour permettre le déplacement des personnes dans le centre-ville et en périphérie des villes et villages. Dans la ville de Bertoua, aller à moto est désormais l'apanage de tout le monde, petits et grands y trouvent leurs comptes entre le transport des élèves, des commerçants, des fonctionnaires et des marchandises. Le transport par motos-taxis a envahi toute la ville faisant ainsi de lui le transport par excellence, car n'étant pas concurrencé par le transport en taxi de ville, dont l'existence est quasi nulle à Bertoua.

Il faut noter que la moto-taxi est un engin ayant plusieurs avantages dans le domaine du transport. Entre autre avantages on peut citer la propension à circuler sur les routes en piteux états, à desservir les zones enclavées, à se rendre d'un point à l'autre de la ville à une grande vitesse, mais surtout le prix attaché aux services rendus assez compétitifs. Tous ces avantages offrent à ce mode de transport une place prépondérante dans le choix du moyen de locomotion de la quasi-totalité de la population. Les prix varient selon la distance à parcourir. De manière générale, ils sont compris entre 150 à 500f CFA dans les zones urbaines, c'est dire dans le

⁷⁴ Diaz et al. , "La diffusion des motos-taxis...", p. 5.

centre-ville de Bertoua des distances telles que Nkolbikon pour l'Ecole publique de Monou 2, de Ngaikada pour mère poule ou encore du carrefour Enia pour Tigaza et d'autres destinations au cœur de la ville de Bertoua⁷⁵. Ce prix est revu à la hausse si le passager souhaite se rendre dans les villages environnants de Bertoua, c'est le cas du trajet Bertoua Koumé-Bonis qui coûte 700 à 800 FCFA⁷⁶ quand bien même tout dépend encore du lieu exact où le client est censé se rendre dans Koumé-Bonis. Cela est aussi le cas de toutes les autres destinations hors du centre-ville de Bertoua. Les motos-taxis assurent ainsi le transport tant bien dans la ville que vers les villages voisins permettant aux populations de rallier les endroits souhaités. Ils permettent la desserte dans toute la zone des personnes et des biens.

Photo n° 6 : Motos taxis stationné au marché de Nden-Nden en attente de la clientèle



Source : Cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua, 20 mars 2022.

Cette photo met en exergue les *bendskineurs* stationnés en l'attente des éventuels clients. On remarque aussi qu'ils arborent tous des chasubles qui permettent de les identifier. Chaque chasuble porte un numéro d'identification unique qui permet de les reconnaître et de prévoir en cas d'infractions de ces derniers de porter plainte grâce aux numéros de chasubles afin qu'ils soient interpellés. Elles sont délivrées par la Communauté Urbaine de Bertoua (CUB), qui préconise le port de ces chasubles sous peine d'une sanction.

⁷⁵ Nangué Armand, 48 ans, vice-secrétaire régional chargé de la communication du SYNAMOTAC antenne de Bertoua, Bertoua, 20 septembre 2022.

⁷⁶ Souleymane, 25 ans, moto-taximen, Bertoua, 20 septembre 2022.

Photo n° 7 : Motos taxis en circulation au carrefour Face à Face de Bertoua



Source : Cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua, 12 juin 2022.

Cette photo met en relief les conducteurs d'engins à deux roues aux heures de pointe dans l'une des artères de la ville de Bertoua. Le constat qu'on peut faire à la lecture de cette image est qu'aux heures de grande affluence, les motos-taxis sont plus nombreuses que les autres véhicules sur la voie publique, c'est à peine si l'on y retrouve des taxis, ce qui traduit à suffisance que ce moyen transport est plus présent que les autres dans la ville de Bertoua. Comme pour les autres moyen de transports artisanaux, le nombre de motos-taxis présent dans la ville de Bertoua ne sont pour le moment pas chiffré⁷⁷, car chaque jour l'on retrouve un jeune qui a appris la conduite de la moto dans les stades ou dans les cours d'écoles primaires et qui s'improvise conducteur de motos-taxis dans les rues de la ville. De plus en plus nombreux, ils arpentent les rues de la ville à la recherche des clients potentiels pour se faire un peu d'argent. Les motos-taxis sont d'une importance capitale dans le déplacement des populations, des personnes et des biens de la ville de Bertoua.

⁷⁷Nangue Armand, 48 ans, vice-secrétaire régional chargé de la communication du SYNAPMOTAC antenne Bertoua, Bertoua, 12 juin 2022.

Si Bertoua concentre la majeure partie des activités économiques de la région de l'Est, c'est bien parce qu'elle en est le grenier. Dans ce chapitre il a été retracé l'histoire de la ville de Bertoua, de sa naissance et des figures historiques ayant marquées son histoire, des peuples qui y vivent, à savoir les autochtones et les peuples issues des migrations internes (migrations nationales), de son mode de fonctionnement socio-économique jusqu'au développement de l'activité des motos-taxis en passant par la typologie de transport des transports clandestins présent dans la ville de Bertoua. Les activités actuellement qualifiées de débrouillardises et d'informels sont le résultat accumulé par les populations au fil des années afin de pouvoir exister en ville. C'est ainsi que les conducteurs de motos-taxis ont su imposer leur activité comme moyen de transport appropriée à la suite de la fermeture des entreprises de transports de masse et de la crise des années 1980, au détriment des moyens de transports tels que les taxis de brousse et les taxis de ville, qui de par leur structure ne parviennent pas toujours à assurer le transports des personnes des zones enclavées vers le centre-ville ou encore des quartiers difficiles d'accès vers la ville, en prenant soins de transporter par la même occasion des produits champêtres. Cette activité a su étendre son application dans toutes les villes du Cameroun en général et dans la ville de Bertoua en particulier. Le chapitre suivant analyse les acteurs et le fonctionnement du transport par motos-taxis dans la ville de Bertoua.

CHAPITRE II : LES ACTEURS ET LE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA

Le transport par motos taxis fait partie du quotidien des populations de ville de Bertoua. Ce secteur d'activité est tenu par un certain nombre d'acteurs qui sont soit des propriétaires, c'est-à-dire qui conduisent leur propre moto, soit des locataires qui sont des conducteurs des engins moyennant une rémunération journalière. Ce secteur dans la ville de Bertoua, comme partout ailleurs, s'est structuré au fil des années. Cette structuration est perceptible sur le terrain à travers la création des syndicats de motos-taxis.

I. LES ACTEURS DU TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA

Les acteurs de l'activité de transport par motos-taxis à Bertoua sont, d'une part, les propriétaires des motos-taxis (ceux qui disposent de leur propre moto et qui pratique cette activité dans le but de gagner leurs revenus journaliers) et les exploitants qui sont dans la plupart des cas des propriétaires des motos (qui louent leurs motos aux conducteurs qui ne peuvent s'en procurer), ou encore qui sont tout simplement des particuliers. D'autre part, on a les promoteurs (ceux qui proposent une moto contre un montant journalier et mensuel) de cette activité et enfin l'administration.

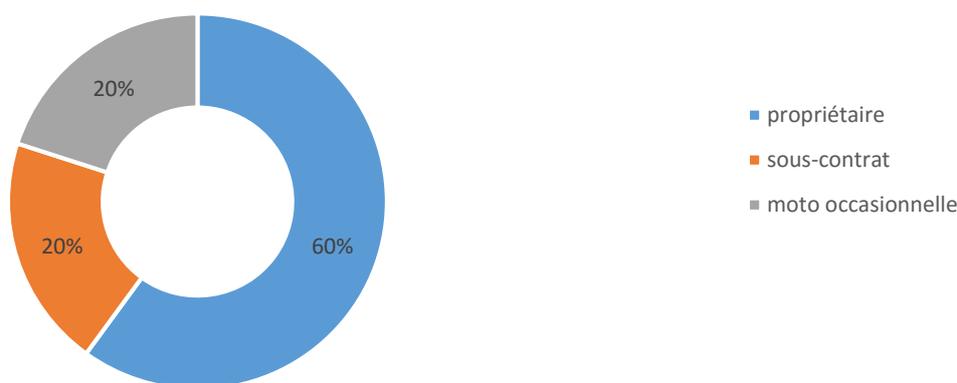
1. Les propriétaires des motos-taxis

L'activité du transport par motos-taxis s'organise autour de plusieurs catégories d'acteurs que sont entre autres les propriétaires des motos-taxis. Cette activité dans la ville de Bertoua présente une certaine originalité quant à l'origine ethnique de ses principaux promoteurs. En effet, la majeure partie des promoteurs du transport par motos-taxis dans la ville de Bertoua sont à 80% des musulmans, du moins des ressortissants du Nord-Cameroun qui, par la force des courants migratoires, se sont retrouvées dans la région de l'Est, plus précisément dans la ville de Bertoua¹. À côté d'eux, il y a aussi des ressortissants des Grassfields qui sont représentés à 10%, à l'instar des Bamilékés qui sont ici les propriétaires des motos taxis et la

¹Njateng, " Migration interne et développement... ", P.45.

plupart d'entre eux conduisent la moto. Une marge de 6% est accordée aux Bamouns voisins des Bamilékés tous ressortissant des grass-fields. Enfin, une minorité de 4% est formé des ressortissants du Centre, à savoir les Etons et les Menguissa et des autochtones même de la région de l'Est tels que les Maka en l'occurrence et des Gbaya qui forment ainsi l'essentiel des acteurs propriétaires des motos taxis dans la ville de Bertoua².

Graphique n° 6 : Répartition par catégorie des conducteurs de motos-taxis



Source : Graphique réalisé à partir des données recueillies sur le terrain.

Le diagramme ci-dessus illustre la répartition par catégorie des conducteurs de motos-taxis dans la ville de Bertoua. La majeure partie des conducteurs de motos estimée à 60% est constituée des propriétaires de motos-taxis, suivie de près par les conducteurs sous-contrats et les conducteurs occasionnels estimés respectivement à 20% pour chaque catégorie. Le constat qui en découle est que les conducteurs propriétaires sont bien plus nombreux que les autres catégories. Ces derniers sont tout d'abord leurs propres patrons, mais aussi ils n'ont de compte à ne rendre à personne et leurs bénéfices ne sont pas de ce fait, partagés entre un patron et eux.

2. Les promoteurs et l'administration

Bien avant les villes mortes qui ont permis l'essor des motos-taxis au Cameroun, les promoteurs des sociétés de motos comme la société " Tout Pour Moto " avaient constaté que les prix élevés des motos les rendaient inaccessibles aux jeunes sans activités. Dans le souci de leur faciliter l'acquisition, ils décidèrent de leur prêter leurs motos. En contrepartie ces derniers

²Njateng, " Migration interne et développement... ", P.45.

devaient “ travailler et rembourser l’argent petit à petit ”³. À cet effet, ils versaient la somme de 2000 FCFA chaque jour et les frais de carburant et de réparation étant à leur charge. C’est ainsi qu’est né le *Work and Pay*⁴ qui reste la forme contractuelle d’exploitation la plus utilisée. Le propriétaire, généralement une connaissance ayant d’autres activités professionnelles et possédant parfois plus d’un véhicule destiné au transport public, confie la moto à un conducteur, leur relation peut être formalisée par un contrat écrit ou non⁵. Le conducteur a pour obligation de rapporter un certain montant hebdomadaire fixe. Toutes les dépenses inhérentes à l’activité sont à sa charge. Le propriétaire se contente juste d’encaisser le montant contractuel. Dans le cas de ce système, au bout d’une période définie à l’avance, la moto appartient au conducteur. Généralement le propriétaire double son investissement initial en un peu moins d’un an, car la durée moyenne d’une moto est de quatre ans. Le conducteur-propriétaire en dispose pour les trois dernières années et par la suite il reste confronté aux coûts d’entretiens qui sont de plus en plus importants⁶.

En tant qu’activités économiques, les motos-taxis sont assujettis à l’impôt, mais force est de constater que ces derniers ne paient aucune forme d’impôts ou taxe à l’administration fiscale dans la situation actuelle. Il n’est nulle part fait mention, auprès d’une quelconque communauté urbaine au Cameroun et particulièrement celle de Bertoua, d’une taxe sur le stationnement alors que l’espace urbain est quasi totalement envahi par les motos-taxis. Se situant dans une perspective informelle, les motos-taximen se doivent néanmoins de payer l’impôt libératoire des activités en zone urbaine avec domiciliation fiscale du secteur informel.

Le refus des motos-taximen de payer les taxes à l’État privatisé et prébendier⁷ peut se comprendre comme la constitution d’un espace de non droit, caractérisé par la mise en relief au sein même de l’État de micro-espace de résistance politique. Par l’achat des pièces de rechange et la consommation du carburant, les motos-taximen payent indirectement des taxes et en nourrissant des familles, ils participent à la comptabilité des ménages. Les rapports entre l’État et les motos-taximen sont à ce titre des rapports dits d’autocontrôle où chaque acteur gère une sphère de l’espace public exprimant sa propre raison d’être. En réalité, l’action des motos-taximen nous permet de comprendre que le pouvoir n’est pas dans l’avoir, mais plutôt dans l’agir.

³ Kumar, “comprendre l’importance croissante de la motocyclette...”, p. 6.

⁴ Diaz et al. , “La diffusion des motos-taxis...”, p. 7.

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*, p. 8.

⁷ A. Mbembe, *L’Etat en voie de privatisation, politique africaine*, Paris, Kartala, 1999, p. 222.

Du fait de leur nombre, ils représentent un véritable groupe de pression craint par la population et par les forces de police. Leur manque d'organisation formelle ne les empêche pourtant pas de mettre en place des actions communes. À Douala, par exemple, à plusieurs reprises, les conducteurs de motos-taxis ont manifesté leur mécontentement vis-à-vis des forces de l'ordre en bloquant la circulation⁸. Ils ont également peur aux autres usagers de la route en ce sens qu' "à la moindre altercation avec l'un d'entre eux, ils vous envahissent comme des abeilles pour vous lyncher", s'est ainsi confié un conducteur de taxi⁹.

Les conducteurs de motos-taxis constituent également une force politique, un regroupement de jeunes déçus par les décideurs actuels. Les autorités administratives s'en méfient énormément et une partie de leur inefficacité à organiser le secteur provient des précautions qui entourent les interventions publiques. Les élus locaux, quant à eux, ont une autre approche relationnelle vis-à-vis des motos-taxis. Ils essaient de capter cette force politique au point de se retrouver au premier plan et d'afficher leur sympathie à ces jeunes gens "qui ne cherchent qu'à gagner honnêtement leur vie"¹⁰.

Le cadre institutionnel des transports par motos-taxis et des transports urbains en général est caractérisé par une multiplicité d'intervenants avec des responsabilités souvent mal identifiées et une absence de coordination. Chaque entité tente de résoudre les problèmes au cas par cas sans rechercher une vision globale des transports urbains¹¹ et ce, avec des interférences, voire des contradictions entre les différents niveaux administratifs (local, régional, et national). Les interventions institutionnelles souffrent d'une approche bureaucratique, fiscale et l'absence d'une stratégie globale continue sur les transports urbains. L'absence de coordination conduit souvent à des mesures mal adaptées ou contradictoires ou encore à une absence de mise en œuvre d'actions.

Le délai pour la publication des textes administratifs nécessaires pour l'application des réglementations est généralement trop long et il arrive qu'ils ne soient pas publiés. De plus, le respect des réglementations est difficile à imposer, soit parce que les opérateurs les refusent, soit parce que la banalisation des pratiques de corruption ne favorise pas leur stricte application. Enfin, certaines réglementations sont difficilement applicables. Par exemple le port obligatoire du casque pour les passagers des motos-taxis apparaît difficile à faire accepter. Outre le renchérissement du coût d'exploitation, donc une perte de compétitivité par rapport aux autres

⁸ Djouda " Les jeunes benskineurs au Cameroun... ", p. 103

⁹ Yassé Bilong, 46 ans, conducteur de taxi, Bertoua 2^{ème}, 10 mars 2021.

¹⁰ Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration ...", p. 201.

¹¹ Djiempno Ndoukya, " les défis de la sécurité routière...", p. 87.

modes et le refus de la clientèle féminine pour éviter de se décoiffer, il pose également des problèmes d'hygiène¹².

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

Ce ministère est l'organe 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, planification des différents modes, l'amélioration de la circulation et du stationnement ; l'établissement des documents de planification en matière d'urbanisme et d'occupation des sols¹³.

Dans la ville dont l'étude est centrée, ce ministère est représenté par les services déconcentrés de ce département ministériel à l'Est notamment la Délégation Régionale et celle départementale du Lom et Djérem.

- Le Ministère des Transports (MINT)

Il est chargé de l'élaboration de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de transport de sa coordination, de sa conception et de l'application de la réglementation de ces derniers¹⁴. 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 routier¹⁵. 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 chargées des dits transports.

¹² Mbarga, " Les phénomènes des motos taxis dans la ville de Douala..." , p. 66.

¹³ Kalieu., " Surgissement, prolifération et intégration ", p.124.

¹⁴ J. Kizito, et 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.19.

¹⁵ République du Cameroun, "Politique national de la mobilité urbaine : Diagnostique, vision national et mesures stratégiques pour sa réalisation, Mobilise your city", Bruxelles, 2019, p. 24.

- Le 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 routières¹⁶. Dans la ville de Bertoua, ce département ministérielle 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 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.

- La Délégation Générale à la Sureté Nationale et le Secrétariat d'Etat à la Défense chargée de la Gendarmerie Nationale (DGSN et SED)

Ces instances, au travers de la police de la circulation et la gendarmerie assurent le contrôle routier en milieu urbain, la régulation du trafic, l'établissement des constats lors des accidents et les procès-verbaux¹⁷. 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 impliquées dans la gestion du transport au 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.

- Les 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. Mais, avec la création de la communauté urbaine en 2008, cette commune de Bertoua fut scinder en deux un an avant avec d'un côté, l'instauration de commune d'arrondissement de Bertoua 1^{er} dont les locaux avaient été logé au quartier Kolbikon et de l'autre côté, celle de Bertoua 2^{ème} dont les locaux furent logés au quartier Yadémé¹⁸. Ces deux communes, à l'image des autres dont compte le Cameroun, 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 partir 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

¹⁶ République du Cameroun, "Politique national de la mobilité urbaine : Diagnostique, vision national et mesures stratégiques pour sa réalisation, Mobilise your city", Bruxelles, 2019, p.25.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Décret n° 2007/117 du 24 Avril 2007 portant création des communes d'arrondissement de Bertoua 1^{er} et 2^{ème}, consulté le 19 Janvier 2022, Commune d'arrondissement de Bertoua 1^{er}.

communes dont compte la ville de Bertoua, le transport par motos-taxis 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 responsabilité 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 motos-taxis.

3. Les conducteurs de motos-taxis

L'activité s'organise autour de plusieurs catégories d'acteurs. Il y a les conducteurs permanents (ceux qui en font leur principale activité de revenus), les conducteurs occasionnels (ils sont généralement des travailleurs aux petits revenus qui veulent pour la plupart simplement arrondir leurs fins de mois), les conducteurs temporaires (ceux qui le font en cas de ralentissement de leur activité principale). Le groupe de conducteurs permanents se subdivise en deux sous-groupes, à savoir les conducteurs propriétaires et les conducteurs locataires. Mais indépendamment du type de conducteurs, les formules contractuelles entre le propriétaire et le conducteur sont multiples (location-vente, emploi rémunéré, etc...). Ces conducteurs se recrutent dans toutes les tranches d'âge de la société camerounaise, dont la moyenne se situe entre 16 et 40 ans¹⁹. Ce sont, pour la plupart, des exclus, du système éducatif sans qualification professionnelle pour certains d'entre-deux, des travailleurs et des retraités qui trouvent dans la pratique de ce métier une source de revenus complémentaires pour les familles dont ils ont la charge.

Tableau 2 : Tableau statistique des types de conducteurs dans la ville de Bertoua

Typologie	Effectif	Pourcentage
Exclu du système éducatif	15	15%
Travailleurs retraités et propriétaires	40	40%
Travailleurs actifs	35	35%
Élèves	10	10%
Effectif Total	100	

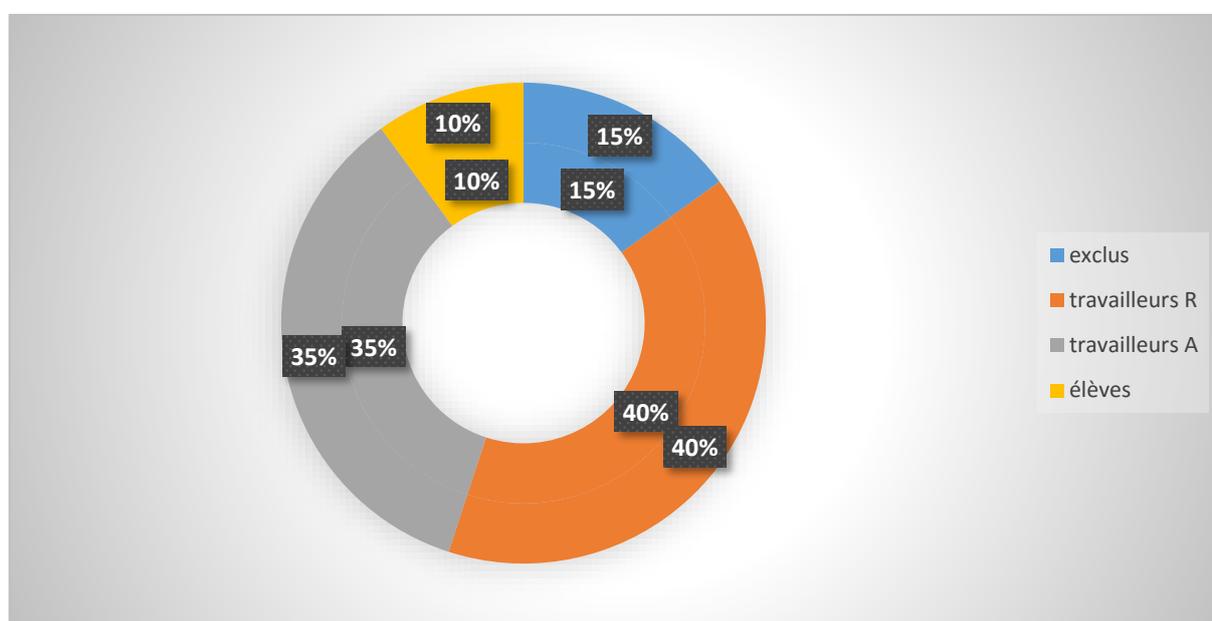
Source : Tableau réalisé à partir des données recueillies sur le terrain.

L'analyse de ce tableau révèle que toutes les tranches de la population de la ville de Bertoua sont concernées d'une manière ou d'une autre par l'activité des motos taxis. Sur un

¹⁹Mbarga, " Les phénomènes des motos taxis...", p. 59.

échantillon de 100 conducteurs de cet engin à deux roues, on constate que les travailleurs retraités sont les plus nombreux. On entend par travailleurs retraités les anciens pensionnaires de la fonction publique, mais aussi ceux qui ont payé leurs motos et ce sont directement lancés dans cette activité. En ce qui concerne les travailleurs actifs qui représentent le deuxième contingent de ce tableau, ils sont constitués de l'ensemble des personnes qui ont une autre activité et donc la conduite de la moto n'est qu'un complément salarial. Les élèves utilisent aussi les motos pour surtout en période de vacances pour chercher l'argent de la pension, mais aussi l'argent de poche et autres. Les données de ce tableau ont permis de construire le diagramme ci-dessous.

Graphique n° 7 : Représentation des différents les différents types de conducteurs de motos-taxis de la ville de Bertoua



Sources : Graphique conçu à partir des données du tableau ci-dessus.

L'activité moto s'organise autour des quatre catégories de conducteurs cités ci-dessus. Les travailleurs actifs sont des salariés et des ouvriers à faibles ressources, qui pratiquent la moto pour obtenir un revenu supplémentaire pour la tontine et les imprévus. Cette catégorie contribue grandement à la mobilité des citoyens. Ils exercent généralement le week-end et en semaine sur le trajet qui mène à leur travail. La pratique de la moto occasionnelle touche les élèves la plupart du temps pendant les vacances ceci dans le but de chercher pour certains l'argent de la prochaine rentrée scolaire, et pour d'autre c'est le moment idéal pour apprendre un nouveau métier et ainsi commencer à participer aux charges familiales en cas d'indisponibilité du chef de famille. Les travailleurs retraités et propriétaires quant à eux profite pleinement du fait d'être propriétaire car en plus d'avoir un conducteur qui leur font des versements, ces derniers peuvent eux-mêmes

se rendre sur le terrain pour gagner leur propre argent c'est dire qu'ils ont bénéfice double. La pratique de la moto dans la ville de Bertoua se fait par contrat entre le propriétaire et le chauffeur. Comme types de contrats nous avons : *le self payment* et *le work and pay*²⁰.

- Le *self payment* : est un contrat qui permet au conducteur de prendre la moto chez le propriétaire ou en location journalière, et qui journalièrement devait verser un montant préfixé par le propriétaire et le supplément était considérée comme le salaire du chauffeur de moto ceci jusqu'à ce que la moto reviennent au conducteur en fin de contrat. Dans ce contrat, la moto taximen ne fait pas de versements les dimanches bien qu'il passe cette journée à travailler de 8 heures à 18 heures.
- Le *work and pay* : encore appelé contrat à condition vente, travailler-payer ou encore location-vente est une pratique très répandue. C'est un contrat dans lequel la moto est mise à l'entière disposition d'un moto-taximen en contrepartie, ce dernier se doit de faire des versements hebdomadaires au propriétaire de l'engin. Au terme du dernier versement, la moto lui appartient définitivement²¹.

Tableau 3 : Synthèse des types de contrats d'exploitation

Nature du contrat	Clauses du contrat	Droit du propriétaire	Devoir du conducteur de moto
Contrat avec le propriétaire	Versement des recettes journalières	Mise à la disposition du conducteur de son engin de travail	Verser quotidiennement les recettes
<i>Work and pay</i>	Versement des recettes hebdomadaires	Moto mise à la disposition du conducteur	Respecter les montants instaurés et les délais de versement
<i>Self payment</i>	Obligation de ramener la moto au propriétaire à la fin de la journée	Moto mise à la disposition du conducteur de façon journalière	Verser la recette journalière et ramener la moto aux heures convenues

Sources : Tableau réalisé à partir des données recueillies sur le terrain.

²⁰ Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration...", p.178.

²¹ Kaffo et Kamdem, " L'intégration des motos-taxis...", p.65.

4. Les concessionnaires

Les concessionnaires dans la ville de Bertoua, comme partout ailleurs au Cameroun ont pour principale rôle de vendre des motos neuves ou d'occasions. Ils offrent des services de maintenances et de réparation pour les motos qu'ils vendent, ces services de prise en charge sont destinés à la clientèle qui exerce les meilleurs achats. Les concessionnaires représentent officiellement un fabricant de moto ou encore un vendeur indépendant avec lequel il établit un contrat de vente. Ces derniers participent au développement socio-économique de la ville de Bertoua en satisfaisant aux exigences réglementaires et légale ente autre, payer les taxes et les impôts liés à son activité, et s'inscrire auprès du registre du commerce²². Afin de mieux exercer son activité de vente des motos, le concessionnaire doit être capable de répondre aux besoins et attentes de ses clients en terme de choix de modèles de motos et de services proposés, ainsi qu'offrir des prix compétitifs.

5. Les collectivités territoriales décentralisées.

Les collectivités territoriales décentralisées sont des structures distinctes de l'administration de l'Etat qui ont à leurs têtes, des représentants élus. Ils assurent des compétences précises dans l'intérêt et au profit de la population de leurs territoires²³. Les collectivités territoriales décentralisées se subdivisent en deux parts : 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.

- La Communauté Urbaine

Bertoua fut érigé en communauté urbaine par le décret du 17 janvier 2008²⁴. 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.

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

- la protection et l'entretien du patrimoine routier (route, signalisation routière) ;

²² Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration...", p. 234.

²³ Nouteza, " Transport clandestin en milieu rural...", p. 66.

²⁴ Décret N° 2008/016 du 17 Janvier 2008 portant création de la Communauté Urbaine de Bertoua.

- 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 urbains²⁵.

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 motos-taxis 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.

6. L'action syndicale

L'activité de motos-taxis 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 motos-taxis dans son système de transport urbain²⁶. 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 motos-taxis, de commun accord, vont se retrouver au tour de l'Association Provinciale des Motos-taxis de l'Est (ASPRMOT) en 1996 pour mieux faire face et de manière méthodique à la pression administrative²⁷. Menacé par les tracasseries administratives pas souvent clarifiées, et avec l'existence du Syndicat National des Conducteurs de Motos-taxis du Cameroun, les leaders de cette association voulurent ajouter plus de visibilité et de tonus à leur association tout en

²⁵ C. N. Kepawou., « Amélioration des transports collectifs urbain à Bafoussam au Cameroun : proposition d'un réseau de bus », Master 2 en Transport et Mobilité, Université Senghor, 2017, p. 57.

²⁶ Entretien avec Bouba Maigadji syndicaliste et conseiller n° 2 auprès du Synamotac-Est, 64 ans, Ndemnam, 03 Mars 2022.

²⁷ *Idem.*

étendant son périmètre d'action. Ils entreprirent alors des démarches pour affilier l'association au Syndicat National. Par la suite, notamment en 2004, la fraction Est du syndicat national fut implantée sur le toponyme de Syndicat National des Conducteurs de Motos-taxis 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 Bertoua²⁸.

Depuis lors, c'est le SYNAMOTAC-EST qui organise l'activité de motos-taxis 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 motos-taxis est devenu complexe dans sa gestion²⁹. 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.

II. LE FONCTIONNEMENT

Les services à motos-taxis concernent essentiellement deux aires géographiques : le centre et les zones périurbaines (proches ou lointaines). Le transport par motos-taxis offre de nombreux services comme le rabattement, le déplacement des personnes et des biens d'un point à un autre, d'un quartier à un autre ou encore un service particulier de transport d'écoliers. En ce qui concerne particulièrement la ville de Bertoua, il se fait par secteur. Cette sectorisation permet de localiser les conducteurs dans un point précis de la ville. On distingue des secteurs comme Sous-Préfecture A, secteur agence, Mokolo 2, Nden-Nden, Gbakombo, Mandjou, Bouam, Sous-Préfecture B, marché Nkolbikon. Dans chaque secteur, on retrouve un représentant syndical qui est chargé de défendre les intérêts des *Bendskineurs*. Comme toute activité, ce moyen de transport est régi par des conditions nécessaires à son exploitation.

1. Les conditions nécessaires à l'exercice de l'activité des motos-taxis.

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

²⁸ Nangue Armand, vice-secrétaire général au Synamotac-Est, 33 ans, Bertoua, 03 Mars 2022.

²⁹ *Idem*.

un foisonnement diversifié de facteurs. L'écllosion 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 prendre de l'ampleur³⁰. De ce fait, le gouvernement prit ces responsabilités et établit les règles devant désormais encadrer cette nouvelle activité.

1.1. Les conditions générales d'accès à l'activité de motos-taxis : 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 considéré 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 pays³¹. La première réglementation de cette activité de transport 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. En effet, 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 national³². 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 de du conducteur, mais aussi de l'engin à exploiter.

Par la suite, en raison des mutations et des transformations sociales, du contexte de crise sociale des années 2008 dont les conducteurs de motos-taxis 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 titre onéreux dans les zones

³⁰ Ngantchou, « Le transport par motos-taxis... », p. 57.

³¹ Abdou Karim S., « Moto-taxi et insécurité... », En ligne.

³² 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, Consulté à la Délégation Départementale du MINT du Lom et Djérem, 31 Janvier 2022.

périurbaines et rurales³³. 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 2008³⁴. Dans l'applicabilité ce nouveau décret vient supplanter les précédents décrets mais avec la particularité exclusive des dispositions dont il vise.

1.2. Les conditions liées aux conducteurs

La plupart des conducteurs de motos-taxis 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'activité³⁵. Or, l'activité de moto- taxi comme toutes les autres activités, est codifiée par des décrets y afférents et plus ressent en date est ce qui fait fois.

Les différents décrets relatifs à la l'encadrement de l'activité de motos-taxis 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 ;
- s'acquitter de l'impôt libératoire, l'acquittement du droit de timbre automobile (vignette)³⁶

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 motos-taxis se sont toujours distingués dans la circulation par leurs uniformes. La confection

³³ 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, Consulté à la Délégation Départementale du MINT du Lom et Djèrem, 31 Janvier 2022.

³⁴ Décret N° 2013/7016/PM du 30 Juillet 2013 modifiant et complétant les articles 2, 4, 12,13 et 14 du décret de 2008, Consulté à la Délégation Départementale du MINT du Lom et Djèrem. 31 Janvier 2022, 09 h 30.

³⁵ Fodouop, "Cameroun : Jardin sacré de la débrouillardise", p. 94.

³⁶ Décret n° 2008/3947/PM du 31 Décembre 2008, Chapitre II, Section III, Art.11, p. 3.

des gilets avait été le fruit d'un long combat acharné des exécutifs communaux qui se sont succédé dans cette ville³⁷. 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.

1.3. Conditions liées à la qualité de l'engin

L'accès la profession 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 immatriculer par les services territorialement compétant du ministère chargé du transport ;
- posséder un numéro d'identification attribué par la commune du ressort du lieu d'exploitation³⁸.

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 ;
- un casque de protection pour le conducteur, un casque de protection pour le passager, un pare choc avant et arrière³⁹.

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 locale s'imprègnent de ces documents pour pouvoir réguler ce secteur d'activité chacune en fonction de ces responsabilités.

2. Les services offerts par les motos-taxis : Le rabattement

C'est l'essentiel du service offert par les motos-taxis dans la ville de Bertoua. Il consiste généralement au transport des personnes à l'intérieur des quartiers vers l'axe central. Ce service représente environ 65% de l'activité⁴⁰. C'est avec la demande sans cesse croissante et l'augmentation considérable d'un ou de plusieurs lieux de stationnement des engins à deux

³⁷ Décret n° 2013/7016/PM du 30 Juillet 2013, Art 3, Alinéa 3, p. 3.

³⁸ Ibid., p. 2.

³⁹ Décret n° 2013/7016/PM du 30 Juillet 2013, Art 13, pp. 2-3.

⁴⁰Njateng Armelle, 30 ans, enseignante des lycées, par téléphone, 12 juin 2022.

roues que l'on assiste à une délocalisation des lieux habituels d'attente de clients encore appelé aire de stationnement, situés près de l'axe central pour l'intérieur de quartier. En effet, bien avant le lever du jour à proprement parler aux alentours de 5heures du matin, il est devenu courant de trouver des motos en circulation dans les quartiers et le centre-ville à la recherche de passagers. L'on retrouve tout aussi les motos stationnées dans les carrefours des différents quartiers comme le quartier Italie où se trouve l'hôpital régional de Bertoua, le carrefour de la cathédrale en allant vers Mokolo 4, à Nkolbikon au niveau des agences de voyages, au carrefour Face à Face, au carrefour Enia et enfin au carrefour Mandjou.

À ces différents carrefours, les passagers sont pris d'assaut par les conducteurs des motos taxis qui sont dans l'attente d'éventuel passagers. C'est ce qui explique l'essor rapide de cette activité dans la ville de Bertoua. Il est à noter qu'une fois la nuit tombée les conducteurs de motos regagnent l'axe principal, d'où le nombre impressionnant de motos que l'on observe en soirée sur l'axe principal.

Photos n° 8 : Le moto-taxi dans un carrefour et une agence de la place



Source : Cliche Damaris Blanche Zeh Mindjeng, 18 septembre 2022.

Les clichés suivant présentent les motos-taxis devant une agence de voyage et dans un carrefour de la place, ou ils attendent les clients afin de pouvoir les ramener vers leurs quartiers de résidence. A ces heures de la journée, les motos sont plus présents dans les carrefours et aux niveaux des agences car, c'est a ces endroits qu'ils ont le plus de chance de trouver des clients.

Tableau 4 : Tarif appliqué par les motos taxis en fonction de la distance et de l'heure

Prix	Heures	Destinations
100 fcfa	7h à 17h	Cathédrale-Mokolo Nkolbikon- carrefour Face à Face
200 fcfa	7h à 17h	Enia-Mandjou Mèrepoule-Mandjou
300 fcfa	17h à 22h et de 22h à 06h	Nkolbikon- Hôpital Mandjou-Mèrepoule
500 fcfa	21h à 03h	Carrefour hôpital général pour Monou 2, Ngaikada
700 à 1000 fcfa	21h à 04h	Du centre-ville vers Gbakombo

Source : Tableau réalisé à partir des données recueillies sur le terrain.

Ce tableau présente la grille tarifaire qui n'est certes pas homologué ou institutionnalisé, mais qui est celle qui régit les différentes destinations dans la ville de Bertoua. On peut aussi remarquer que le prix du transport est fixé selon les heures. C'est ainsi que le transport coûte plus dans la nuit qu'en journée.

En ce qui concerne les tarifs appliqués, ils varient en fonction de la distance par rapport au point de départ. Ils peuvent s'élever entre 100 F, 200 F, 300 F et 500 F que ce soit dans la journée ou encore dès la tombée de la nuit et cela en fonction des heures et des points à desservir⁴¹. Certains quartiers sont réputés pour leur accessibilité difficile en plus des risques d'agression aggravés par l'absence d'éclairage public, les habitations éloignées les unes des autres et la distance par rapport à l'axe. Peu nombreux sont les chauffeurs qui s'y aventurent. C'est le cas du quartier Ndemnam.

3. Les motos de ligne et motos-grumiers : d'un point à un autre de la ville

La prédominance de la mobilité pédestre traduit le fait que le nombre de déplacements se produisent dans le quartier de résidence ou dans les quartiers limitrophes et parfois même

⁴¹Bouary Iya, 30 ans, mototaximen, Bertoua, 20 mars 2021.

dans la proximité immédiate du domicile⁴². Les motos-taximen ont identifié ce besoin et pour le pallier, ils ont créé à l'entrée de chaque quartier des points d'embarquement vers le centre-ville. Ils effectuent des allers et des retours sur les mêmes axes. C'est d'ailleurs ce qui fait leur particularité. Les motos-taximen vont de leur point de chargement vers les quartiers enclavés pour offrir une desserte aux foyers éloignés de la ville. Dans la ville de Bertoua, on dénombre 30% des déplacements pédestres qui durent un tiers à un quart d'heure ou encore plus en fonction de l'éloignement du lieu où l'on se rend⁴³. Quand un pareil effort est produit le matin et le soir, l'aller-retour peut s'avérer très pénible. Pour les usagers, les motos-lignes sont donc véritablement salutaires atteste Bouary Iya. Elles permettent à cet effet de réduire notablement la distance à parcourir à pied et la rapidité dans le déplacement. Leurs trajectoires sont bien distinctes de celles des motos grumiers.

L'acheminement des produits, des marchandises et d'autres biens à travers la ville ou encore des villages périphériques vers la ville et vis-versa nécessite, pour la plupart des transactions de desservissement impliquant des motos-taxis encore appelées "motos-grumiers" Ces motos se retrouvent principalement dans les marchés. Elles appartiennent à une catégorie spéciale d'axillaires⁴⁴ de transport. Quand les porteurs ont terminé leur travail, celui des motos de marché commence, les agriculteurs ou les producteurs paient un montant convenu avec le conducteur de la moto pour transporter leurs produits jusqu'à la ville. Le conducteur de la moto est donc responsable de charger les marchandises sur la moto et de les transporter en toute sécurité jusqu'à destination. Son rôle est donc de pallier le manque criant de liaison entre les points de distribution alimentaire de la ville. Ces "motos-grumiers" contribuent à la répartition et à la redistribution, dans les petits marchés de la ville et en périphéries, des articles, des produits et de tout autre bien dans les marchés tels que ceux de Mokolo 4, Bertoua 2, Enia, Mandjou et le marché principal de Bertoua⁴⁵. Elles ont donc une mission de transit, car devenir un coursier à moto ne s'improvise pas. Il faut une parfaite maîtrise de l'équilibre et du chargement. À la moindre erreur, les dégâts sont importants pour le transporteur et le client (*bayam-sellam*).

⁴²Aller à l'école, se balader dans le quartier, aller s'approvisionner en produits alimentaires dans les marchés, nécessite souvent des déplacements à pied de courte durée. La marche à pied sert aussi à rejoindre des destinations éloignées, afin de se rendre « en ville » pour le travail ou encore les études.

⁴³ Njateng, " Migrations internes et développement ...", p. 42.

⁴⁴ Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration...", p. 203.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 204.

Photo n° 9 : Vue d'une Moto transportant de la banane plantain



Source : Cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua, juin 2022.

Cette catégorie de motos-taxis est minoritaire dans le secteur des transports par motos-taxis. Comme pour les motos classiques, leur force réside dans leurs services de proximité. Pour être rentable et bénéficier de la confiance des *bayam-sellam*, le transporteur doit être capable d'évacuer en un seul voyage toute la marchandise⁴⁶. C'est d'ailleurs ce qui explique bien le volume des chargements souvent étonnants sur ces motos dites tropicalisées. Ces motos-taxis sont souvent utilisées par bon nombre de commerçants, car elles sont plus rapides et plus économiques que les autres moyens de transport. Pour supporter d'énormes charges et éviter d'incessantes réparations, ils se rendent chez le soudeur pour que ce dernier puisse l'améliorer afin que ces engins deviennent encore plus performants⁴⁷.

En effet, bien avant la mise en place de cette catégorie, les vendeurs, les détaillants des marchés de la ville faisaient appel au *clando*, pourtant convaincre ces derniers n'a pas toujours été une tâche facile⁴⁸. Il fallait par la même occasion faire appel aux conducteurs de pousse pour pouvoir acheminer les provisions devant le comptoir. Désormais, avec les " motos de marché ", le problème ne se pose plus. " Il vous prend de là ou vous vous trouvez et vous conduit ou vous voulez à l'intérieur du marché et même dans les brousses voisines ". Ce qui est bien évidemment un avantage considérable.

⁴⁶ Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration...", p. 237.

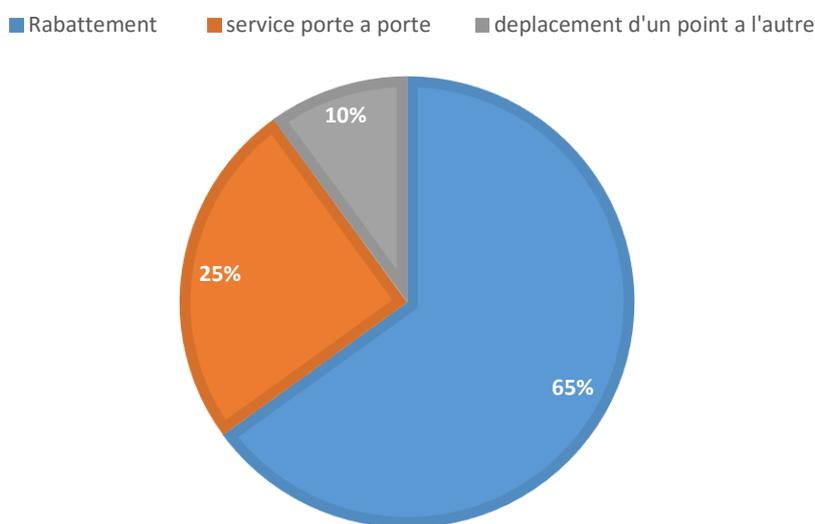
⁴⁷ *Ibid.*, p. 238.

⁴⁸ Abe Julie, 43 ans, Ménagère, Bertoua, 20 mars 2022.

Les “ motos de marché ” transportent aussi les particuliers. Comme il s’agit d’un cercle d’habitues, la confiance s’installe et peut aboutir “ aux commissions ”, système qui permet de se faire livrer ses achats à son domicile⁴⁹. Au marché de Nkolbikon encore appelé “ marché de vivres frais ”, l’un des plus grands marchés de Bertoua, les motos de marchés commencent leur service à 2 heures 30 minutes précisément à l’arrivée des voitures contenant les chargements de vivres frais en provenance des villages périphériques à la ville de Bertoua⁵⁰. Les grands jours de marché sont les plus rentables pour ces coursiers d’un autre genre. Ils assurent le transport de marchandises des villages vers les lieux de vente.

Les charges qu’ils transportent laissent sans voix, et leur expertise dans le maniement du guidon n’est plus à démontrer. Ainsi chaque jour du marché est une occasion pour faire plus de recettes. Si les jours ordinaire, les recettes sont par exemple évaluées à 8 000 FCFA, hors charges les jours de grand marché, cette recette peut atteindre 12000 à 25 000 FCFA⁵¹ hors charges. Cependant, elles peuvent également présenter un risque, vu qu’elles sont souvent surchargées et les marchandises transportées peuvent ne pas être correctement attachées ; ce qui peut causer des accidents de la route et endommager les marchandises tout en causant des dégâts collatéraux comme les blessures pour les conducteurs de ces motos.

Graphique n° 8 : Représentation des services offerts par les motos-taxis



Source : Graphique réalisé à partir des données recueillis sur le terrain.

⁴⁹Njateng, “ Migrations internes et internes et développement ...”, p. 42.

⁵⁰*Ibid*, p. 43.

⁵¹ Sissé Cabrel, 31 ans, Benskineurs au marché de Bertoua, Bertoua, 15 avril 2022.

Sur ce graphique, on remarque que le rabattement est l'activité qui occupe le plus grand nombre des conducteurs de motos-taxis dans l'espace urbain de Bertoua. Il est suivi par le service de la porte à porte et les déplacements d'un point à l'autre ferme la queue avec 10% des parts du marché. La première place qu'occupe le rabattement peut s'expliquer par le fait que les sources de revenus qui en découlent sont conséquentes par rapport aux autres. Le constat fait lors des descentes sur le terrain révèle que la majorité des *bendskineurs* préfèrent le transport sur des trajets à longue distance parce que cela paye bien (800 à 1500 FCFA) au lieu de faire simplement les tours dans la ville pour ne récolter que 100 à 250 FCFA par trajet dans le meilleur des cas.

4. Les motos-scolaires : véritable levier pour le transport des élèves

Les motos scolaires sont des moyens de transport utilisés pour transporter des élèves des zones rurales ou difficiles d'accès vers les écoles. De la maternelle en passant par l'école primaire jusqu'au lycée, la marche est le mode de déplacement le plus utilisé par les écoliers. Il est quasi-unique pour les trajets domicile-école. Les enfants mettent entre 10 et 15 minutes pour aller de l'un à l'autre pour certains et pour d'autres encore des distances plus longues s'offrent à eux. Sans compter les divers travaux à faire avant de s'y rendre, ils mettent entre 45 minutes à 1 heure de temps pour s'y rendre⁵². Les carences de l'offre de transport collectif les amènent à se déplacer sur des distances parfois importantes pour pouvoir fréquenter les bancs. Pour les plus jeunes de la maternelle, les parents font appel aux motos-scolaires pour leur éviter de longues minutes de marche qui sont, pour leur jeune âge incapable de supporter⁵³. Ce service à la demande est ponctuel et bien évidemment limité aux périodes scolaires, car ce n'est véritablement qu'en ce moment-là que les parents en voient la nécessité.

Le plus souvent, il est utilisé par des familles de classes moyennes. Pour bénéficier de leur confiance, le moto-taximen doit être connu ou encore peut être recommandé par un proche qui garantit le sérieux et le sens de la responsabilité du conducteur⁵⁴. Une fois les clauses signées et les frais de prestation acceptés par les deux parties, le moto-taximan transporte désormais et quotidiennement le ou les enfants à leur école jusqu'à la rupture du contrat. Le conducteur de moto engagé doit, bien entendu, être d'une ponctualité exemplaire⁵⁵. C'est un service complémentaire et à la demande qui peut être exercé par tous les motos-taximen.

⁵²Beyala Goufan Audrey, 15 ans, élève au Lycée scientifique, Bertoua, Mars 2022.

⁵³Kalieu, "Surgissement, prolifération et intégration des motos taxis...", p. 237.

⁵⁴Ibid, p. 237.

⁵⁵Ibid, p. 237.

a) Le service des grands retours

Le service matinal de transport des élèves s'accompagne en soirée du service de la soirée ou des grands retours. Il débute timidement vers 15 heures, avec la sortie des classes, cette inertie est due à la sortie du lycée dont la majorité des élèves rentrent à pieds. Vers 16hr30, c'est le premier pic avec des établissements secondaires privés qui majoritairement empruntent un taxi ou une moto pour rejoindre leur domicile. De 17 heures à 19 heures, c'est le retour massif des fonctionnaires, des élèves et des étudiants les motos entament les deux dernières heures les plus intenses de la journée, profitant de la clientèle impatiente face aux bouchons, ils doublent les prix. En ce moment précis les rues de Bertoua deviennent le théâtre d'un attroupement anormal. Le code de la route n'est plus respecté, les conducteurs de motos sont les plus pressée afin de faire le maximum de ramassage des clients sur la route avant qu'elle ne soit vide.

b) Le service de la journée

Celui-ci commence à partir de 10 heures du matin. Les motos stationnent aux alentours des bâtiments administratifs recevant du grand public et dans les grands carrefours pour répondre aux petites courses quotidiennes et de proximité. Ils stationnent aussi près des hôpitaux afin de ramener des malades ou encore de faire des courses vers les pharmacies de ville. Les motos-taxis stationnent aussi dans les marchés afin de pouvoir ramener les femmes du marché vers leurs domiciles. Car les marchés foisonnent toujours de monde, le rythme d'allers et retours y donc plus fréquent⁵⁶. Ce qui explique le ralentissement de l'activité à la mi-journée c'est que les motos taximen profitent de l'accalmie pour se reposer à l'ombre sous des arbres ou alors s'agglutiner devant des kiosques.

⁵⁶ Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration...", p.208.

Photo n° 10 : Élèves sur des motos-taxis se rendant à l'école



Source : Cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua, avril 2022.

Sur cette photo, on observe plusieurs élèves sur les motos-taxis. Cette image témoigne que les motos-taxis sont préférées par les élèves par rapport aux autres moyens de transport. Cette préférence peut s'expliquer par la rapidité de ces dernières mais aussi par le fait que rien ne les arrête même les feux de signalisation. À cet effet, une élève affirme "nous les empruntons pour la simple raison qu'ils ne vont pas nous laisser en bordure de routes comme le font les taxis mais, ils vont jusqu'au portail de l'établissement"⁵⁷. Les motos-scolaires permettent aux élèves de se rendre à l'école, même s'ils habitent loin de l'école ou dans des zones difficiles d'accès. Cela peut aider les enfants à continuer leurs études, plutôt que d'abandonner l'école en raison de la distance ou de l'inaccessibilité. Elles permettent aussi de réduire le taux d'abandon scolaire dans les zones difficiles d'accès, ou encore les villages. Elles réduisent le temps de trajets des enfants vers l'école ; ce qui leur permet de passer plus de temps à l'école et moins de temps sur la route. Considérées comme un moyen de transport d'urgence, les motos scolaires peuvent également permettre de transporter rapidement les élèves nécessitant des soins médicaux d'urgence vers les centres de santé les plus proches en cas de malaise dans leurs établissements. En somme, les motos scolaires sont très utiles pour aider les enfants à accéder à une éducation stable et fructueuse en permettant à ces derniers de bénéficier des mêmes privilèges que tous les autres élèves qu'ils soient des zones éloignées que des zones proches.

⁵⁷Estelle Peguy Nkongodjem, 16 ans, élève en classe de première au Lycée Bilingue de Bertoua, Bertoua, Mars 2022.

5. Le transport de nuit : les motos-taxis noctambules

Les motos de nuits exercent pour la plupart après les mouvements bruyants de la journée lorsque le calme revient à nouveau vers 20hr⁵⁸. “Le centre-ville se vide, les carrefours sont pratiquement déserts. La seule affluence constaté est celle des motos-taxis qui sont regroupés au niveau des agences de voyage à l’attente des passagers sortant soit de Yaoundé, soit de l’Adamaoua ou même du grand Nord nous déclare Souleymanou Ibrahim⁵⁹ ou encore au niveau des points les plus chauds de la ville à l’instar des débits de boisson”. C’est autour des conducteurs de moto en nocturne de prendre possession de la ville, ils sont moins nombreux et leurs prix sont plus chers que ceux de la journée. Les conducteurs nocturnes, malgré l’insécurité et les risques de braquage, et les mauvaises conditions d’éclairage des routes, l’absence du casque de protection et le non-respect du code de la route ont choisi de travailler nuitamment. Il est vrai que les risques liés au transport de nuit en moto dans la ville de Bertoua sont multiples, à ce titre nous avons les accidents de circulation qui sont les plus courants, ils peuvent être très grave et provoquer des blessures, tant le conducteur que le passager sont exposés aux risques de vol ou encore de kidnapping sans toutefois omettre les problèmes de santé causés par le froid, l’humidité et le climat rigoureux, qui affectent la santé de ces conducteurs nocturnes il faut renchérir en disant que ces conducteurs nocturnes sont tout aussi important que les conducteurs qui exercent en pleine journée.

Acteurs et fonctionnements, ces termes ont structuré notre analyse tout au long de ce chapitre. En effet la moto-taxi a bénéficié de nombreuses conditions favorables à son développement et à son fonctionnement dans de nombreuses villes du Cameroun et plus précisément dans la ville de Bertoua. De nombreux jeunes se lancent dans cette activité dans le but de pouvoir résoudre certains de leurs problèmes tout en gagnant un revenu minimum. Il y va de toutes les tranches d’âge, de 16 à 60 ans. Même si la moto est considérée comme une alternative salvatrice par les habitants de la ville de Bertoua, il est à noter que le mauvais état des routes n’est pas le seul facteur d’expansion du phénomène. Le manque d’emploi et la recherche de meilleures conditions de vie sont les piliers de l’essor de cette activité. Bien que rapportant à celui qui exerce la moto des revenus conséquents, il est à noter que l’entretien de cette dernière vient tout de même considérablement réduire les gains journaliers ou mensuels de ces derniers.

⁵⁸ Souleyman, 25 ans, moto taximen, Bertoua, décembre 2021.

⁵⁹ Souleymanou Ibrahim, 25 ans, conducteur de moto-taxi, Bertoua, avril 2022

Il ressort de ce chapitre que le secteur des motos taxis dans la ville de Bertoua est animé par un certain nombre de personnes qui sont recrutés au sein de toutes les tranches d'âge de la population et emploi aussi bien les sans-emplois que les salariés. Bien que ce secteur soit occupé par des personnes propriétaires de moto et des personnes qui louent ces engins, on remarque une pléthore de service qu'offre ce secteur d'activité allant du rabattement en passant par le ramassage jusqu'aux livraisons. Les motos taxis apparaissent comme une aubaine pour la population de la ville de Bertoua. Au vu de l'importance et de la place qu'occupent ces dernières dans la ville de Bertoua, il est important de s'interroger sur son apport dans le processus du développement socio-économique de la capitale régionale de l'Est-Cameroun.

CHAPITRE III : L'IMPORTANCE SOCIO-ECONOMIQUE DU TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA

L'activité des motos-taxis dans la ville de Bertoua impacte de manière significative le développement social et économique dans la mesure où cette activité qui jadis était réservée aux couches défavorisées est devenue le moyen de transport le plus utilisé dans les métropoles. Cette préférence pour les motos taxis trouve en partie une explication dans l'état des voies de communications. Elle n'est pas sans conséquences sur les finances et l'économie de la région. C'est au vu de cela que ce chapitre se propose de montrer le dynamisme du transport clandestin à travers les modifications socio-spatiales et économiques qu'il a entraînées depuis son émergence jusqu'à son expansion.

I. LES RETOMBÉES SOCIALES

Il s'agit de montrer que l'exploitation des motos et des voitures à titre lucratif influence le mode de vie de la population de la ville de Bertoua, ceci dans la mesure où elle facilite les déplacements des biens et des personnes, des informations et constitue également une soupape de sécurité pour le chômage. C'est d'ailleurs pour cette raison que Munasinghe affirme :

Pour qu'un mode de transport soit efficace, il doit satisfaire trois exigences principales : en premier, il doit s'assurer que les capacités continues existent pour supporter et améliorer le niveau de vie matériel. Cela correspond au concept de durabilité économique et financier. Deuxièmement, il doit produire la plus grande amélioration possible dans la qualité générale de vie. Troisièmement l'avantage que le transport produit doit être partagé équitablement par la section de la communauté¹

Cette citation permet d'examiner les atouts socio-économiques du transport clandestin dans la ville de Bertoua. Le présent chapitre examine les modifications socio-spatiales et économiques apportées par les motos taxis.

1. Motos-taxis : entité nécessaire à la mobilité des biens et des personnes

Une plénitude de raisons motivent le déplacement des populations de la ville de Bertoua, à savoir l'achat des produits manufacturés divers (utilisés pour transporter des fournitures, des médicaments et des aliments dans les zones difficiles d'accès où les véhicules à moteurs

¹Munasinghe Mohan et McNeely Jeffrey, "Proceedings of the world bank annual conference on development economics", Volume 1, n°14441, 1995, p 265.

ne peuvent pas s'y rendre) ; des produits de consommation et des denrées de premières nécessités, la vente des produits agropastoraux, la recherche des soins de santé de qualité (les motos sont utilisées pour transporter les patients vers les hôpitaux et les centres de santé en particulier dans les régions rurales où les routes ne sont pas bien développées. L'utilisation de motos peut sauver des vies en permettant aux patients d'atteindre des soins médicaux rapidement), la sollicitation des services dans les structures administratives, la recherche d'un emploi, les études, la recherche du bien être infrastructurel, etc. Cette mobilité n'est pas du tout aisée du fait du mauvais état des routes et de l'insuffisance voire même de la mauvaise qualité des moyens de transports.

Les déplacements ou encore les mouvements des populations (les motos servent de facilitateurs de déplacement, utilisées comme transport en commun dans les zones rurales et urbaines) sont essentiels pour le développement socio-économique d'un pays, d'une région, d'une ville ou encore d'une localité. Pour parvenir au développement d'une ville, il est donc nécessaire qu'il y ait des moyens de transports adéquats. Parcourir de longues distances à pied était l'apanage des habitants de la ville de Bertoua jusqu'à l'avènement des motos-taxis et des clandos.

1.1 Motos-taxis : usage entrepreneurial et engins au service de la communication de proximité

En plus de l'usage personnel en pleine croissance, l'usage entrepreneurial de la moto connaît aussi une avancée notable. De nombreuses entreprises ont compris l'intérêt et les avantages qu'offre la propagande par moto de leurs différents produits auprès des populations que cela soit dans les quartiers de la ville que dans les villages périphériques. Les frais d'acquisition d'une moto ou encore les frais d'entretien sont bien en dessous de ceux d'une voiture. Cela encourage les différents promoteurs de ces entreprises à favoriser la propagande de leurs produits au moyen des motos étant donné que ce moyen de transport à la capacité de s'introduire même dans les espaces les étroits et restreint afin de mieux partager les informations et présenter les produits dont ils sont chargés de faire la promotion. Les motos peuvent être utilisées pour livrer des colis et de la nourriture aux clients. Les entreprises telles que les restaurants ou les services de livraison de colis utilisent les motos pour améliorer la rapidité de livraison et atteindre un nombre de clients.

Il en est de même des entreprises de maintenance et de réparation utilisent des motos pour se rendre chez les clients et effectuer des réparations. Les techniciens s'en servent pour transporter des outils et des pièces de rechanges à bord de leurs motos pour fournir un service plus rapide et efficace. C'est le cas, par exemple, des motos affectées à la livraison des produits

boulangers, et ceux de la propagande des produits des entreprises telles que les géants des télécommunications MTN et ORANGE Cameroun.

Photo n° 11 : Agents de l'entreprise MTN sur leurs motos de service



Source : cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua, juillet 2022.

Cette photographie présente un groupe de personnes sur des motos habillées aux couleurs de l'entreprise de téléphonie mobile MTN. On comprend donc à travers ce cliché que les motos sont aussi utilisées par des sociétés pour faire la promotion de leurs produits. À ce niveau, le constat qu'on peut dresser est que la moto cesse d'être cet outil qui est au service d'une franche partie de la population en chômage pour devenir un outil de travail entre les mains des personnes salariées.

Après la radio et la télévision, les motos-taxis passent pour être le second agent de la propagation rapide des informations et des rumeurs dans le pays². En effet, dans la ville de Bertoua, les motos-taxis jouent un rôle prépondérant dans la communication de proximité. Elles sont sollicitées pour faire de la publicité auprès de la population lorsqu'un évènement de grande envergure se prépare dans la ville ou encore lors d'une campagne de vaccination ils ont pour ainsi dire une meilleure couverture territoriale. Pour cela, leurs conducteurs reçoivent parfois un peu d'argent pour leur carburant ; ce qui permet à ce qu'ils puissent rouler et faire le tour de la ville et de tous les quartiers afin de véhiculer rapidement l'information en vue de captiver l'attention des populations³.

Ils font également de la publicité lors des échéances électorales. On les voit arborer les t-shirts aux effigies des différents candidats qui font appel à eux. Ils les accompagnent partout

²Noukpo, " Les motos taxis zimbabwe...", p. 32.

³Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration des motos taxis...", p. 238.

dans la ville au rythme des klaxons de moto et des sirènes utilisées pour les circonstances où ces derniers vont battre campagne. On les retrouve aussi à l'ouverture des différents championnats de vacances dans les quartiers et à la périphérie de la ville. Ils sont présents lors des levées de corps à la morgue et servent de cortège au corbillard. Ce sont aussi eux qui portent certaines des personnes venues assister à la levée de corps puis que c'est par leurs klaxons aux bruits assourdissants que l'on comprend bien qu'il y a quelque chose qui se passe à cet endroit⁴. Ils servent aussi de motard lors des cérémonies de mariage pour accompagner le cortège du marié à faire le tour de la ville.

Non seulement les motos-taxis sont un moyen de sensibilisation et de diffusion des informations aux populations, elles sont au demeurant aussi un moyen de déplacement. En somme, les motos peuvent être utilisées pour une variété d'activités économiques et entrepreneuriales. Avec leur vitesse, leur agilité, leur facilité de manœuvre et leur économie de carburant, les motos peuvent être une option idéale pour les entreprises à la recherche des moyens de transport à la fois pratiques et économiques.

1.2 Motos-taxis : Moyen de lutte contre le chômage

Du point de vue social, les motos-taxis jouent un rôle positif dans les villes à fort taux de chômage⁵. Elles jouent de plus en plus un rôle d'intégration des jeunes sans emploi. En effet, Bertoua est une ville où les populations autochtones vivent essentiellement pour la plupart du travail de la terre. Les jeunes en particulier ne s'y intéressent pas vraiment, car pour la moitié d'entre-deux, travailler en ville ou encore faire un travail décent que celui du champ qui ne les émoustille pas est plus envisageable. Nombreux sont ceux qui, ne pouvant plus terminer leurs études, restent désœuvrés sans pour autant avoir une activité à mener⁶.

Le transport par moto taxi est, dès lors, considéré comme une aubaine pour eux dans la mesure où ils exercent une activité qui les occupent. Le nombre d'emplois générés par la pratique de cette activité est donc fort-heureusement important vu qu'aux postes de conducteurs de motos-taxis s'ajoutent, les métiers de garagistes, de revendeurs de pièces détachées et de carburant. Nombreux sont les jeunes qui, en proie au chômage, ont su trouver en cette activité une occupation et une source de revenus constante. Cette activité fait vivre bien des familles dans la localité de Bertoua qui grâce à cela peuvent envoyer leurs enfants à l'école, les soigner,

⁴Bidjang Jordan, 30 ans, conducteur de taxi, Bertoua, 20 juin 2022.

⁵ Godard, "Les transports urbains dans la ville...", p. 78.

⁶Nangue Armand, 33 ans, vice-secrétaire régional chargé de la communication du SYNAPMOTAC antenne Bertoua, Bertoua, 20 juin 2022.

les nourrir et les vêtir affirme Sissé Cabrel. Une fois ces jeunes, occupés par la recherche d'une stabilité financière et l'amélioration considérable de leurs conditions de vie, ils abandonnent ainsi l'oisiveté qui, parfois, les conduit au vol, à la consommation des drogues en tout genre, aux agressions et toutes autres formes de délits.

En effet les motos sont un vecteur efficace de lutte contre le chômage en ce sens qu'elles permettent l'accessibilité à l'emploi. En achetant une moto l'on peut aisément se lancer dans l'entrepreneuriat ou encore dans des activités génératrices de revenus. À ce titre les motos permettent une certaine mobilité économique. Elles sont plus adaptées aux zones urbaines denses et aux zones rurales où les routes sont de moins en moins développées ; ce qui facilite l'accès à l'emploi pour ceux qui habitent loin des centres villes ou qui ne peuvent pas se permettre d'acheter une voiture⁷. Elles permettent ainsi d'asseoir une certaine autonomie professionnelle en donnant la possibilité aux travailleurs indépendants de se lancer dans la livraison, le transport des produits et des personnes. Cela offre une plus grande autonomie professionnelle avec une flexibilité dans le choix de l'emploi. Si les motos aident à une stabilité professionnelle, elles sont aussi un outil de lutte efficace contre le chômage en offrant des opportunités d'emploi plus accessibles, et en augmentant l'offre de services dans des zones géographiques où cela était auparavant impossible renchérit Tchumnué⁸. Les données recueillies auprès des autorités de la ville de Bertoua (Communauté Urbaine de Bertoua (CUB), commune de Bertoua 1^{er} et 2^{ème}) font état de ce qu'il existe plus 4000 conducteurs de motos taxis dans la ville de Bertoua.

Tableau 5 : Représentation des conducteurs des motos taxi dans la ville de Bertoua par tranche d'âge et leurs recettes mensuelles

Age	16-20 ans	21-30 ans	30-40 ans	40-50 ans	50-62 ans	Total
Effectif	550	2 250	600	350	250	4000
Recette mensuelle	40 000 hors charge	65 000 hors charge	60 000 hors charge	45 000 hors charge	40 000 hors charge	

Source : Tableau réalisé à partir des données recueillies sur le terrain.

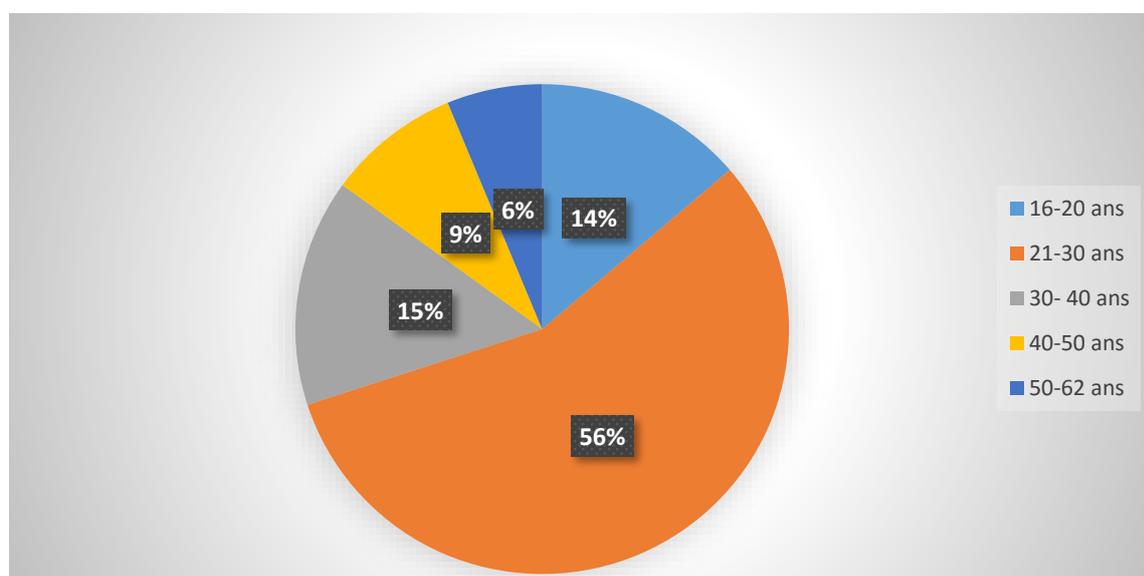
Ce tableau présente les conducteurs de motos-taxis par tranche d'âge et les différentes recettes que ces derniers engrangent aussi bien mensuellement que journalièrement. Ce tableau permet de faire plusieurs constats. Le premier est que, la tranche de 25-30 ans est la plus

⁷Sissé Cabrel, 31 ans, *Benskinieurs* au marché de Bertoua, Bertoua, 12 avril 2022.

⁸ Tchumnué, 60 ans, moto taximen, Bertoua, 20 juin 2022.

représentative dans le secteur des motos taxis sans doute parce que c'est aussi la tranche la plus concernée par le chômage dans cette partie du pays. Le deuxième constat résulte du niveau des recettes mensuelles, on n'y découvre que c'est la même tranche qui fait le plus de recettes à cause de la forme qu'ils dégagent. La recette hors charge signifie simplement la somme travaillée par le moto-taximan que cela soit en une journée ou encore mensuellement sont exclues des recettes avec charges d'entretien de la moto.

Graphique n° 9 : Représentation des conducteurs de motos par tranche d'âge dans la ville de Bertoua



Source : Graphique réalisé à partir des données du tableau 6

Ce diagramme représente les tranches d'âges des conducteurs de motos-taxis dans la ville de Bertoua. Force est de constater que la tranche d'âge la plus concernée par la pratique de cette activité se situe entre 21 et 30 ans. Elle est suivie par la tranche de 30 à 40 ans ensuite celle de 16 à 20 ans c'est dire que plus de jeunes se lancent dans cette activité chaque jour afin de pouvoir mieux subvenir à leurs propres besoins primaires et à ceux de leurs différentes familles

Conscient que cette activité constitue un excellent vivier d'emplois, l'État a tenu à mettre de l'ordre dans le secteur qui, à ce jour, emploie toutes les couches de la société, concentrant ainsi tant les jeunes que les adultes, des diplômés sans emploi et des non diplômés, des salariés et des non-salariés, des travailleurs à faible revenus. En signant le décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motos-taxis à titre onéreux, le chef du gouvernement reconnaît par-là l'importance des motos-

taxis dans la lutte contre le chômage. Mais naturellement, une pression accrue sur l'emploi en cas de croissance économique pourrait réduire cet avantage qui paraît donc transitoire si l'on prend suffisamment du recul⁹. Les transports par motos-taxis et par taxi offrent des emplois précaires aux jeunes. Toutefois, ces acteurs sont prêts à abandonner le métier de " *bendskineurs* " s'ils arrivent à décrocher une véritable opportunité d'emploi beaucoup plus rentable que la moto¹⁰. On peut dire que sur le plan social, l'impact des motos-taxis est considérable. Elles participent à la lutte contre l'exclusion en facilitant la solidarité et la cohésion sociale.

Les motos taxis sont aussi l'un des secteurs les plus criminogènes et les plus indisciplinés du Cameroun. La dangerosité de ce secteur résulte de la difficulté de son organisation par les pouvoirs publics. Pourtant ce n'est pas faute d'avoir essayé. Malgré les multiples décrets de la primature qui s'inscrivent tous dans l'optique d'encadrer ce secteur, force est de constater que l'anarchie semble être la chose la mieux partagée des *bendskineurs*. Aux décrets du premier ministre, s'ajoutent ceux des communautés urbaines. Dans la ville de Yaoundé par exemple, un arrêté¹¹ avait été signé par le délégué auprès de communauté urbaine de Yaoundé pour définir des différentes zones d'actions des motos taxis. Cet arrêté en son article 4 fait mention de ce que les communes en collaborations avec la communauté urbaine de Yaoundé ; sont les gendarmes du respect de ces dispositions. Cependant, l'on rencontre fréquemment des motos-taxis hors de la zone de travail autorisée¹².

La difficile cohabitation des motos- taximen avec les autres usagers de la voie publique résulte tout d'abord de l'esprit gueulard et indiscipliné de ces derniers. Ils se croient tout permis sur la route et non aucun respect pour les feux de signalisations¹³, lorsqu'il Ya des bouchons (embouteillage), ce sont les piétons qui font les frais des *bendskineurs* parce qu'ils vont envahir le trottoir¹⁴. Cette situation de désordre et de désobéissance se déroule parfois sous les yeux des forces de maintien de l'ordre. Dans les différentes entrées des marchés où ils sont stationnés, les motos taxis sont à l'origine des embouteillages, il n'est pas exclu de voir les policiers se

⁹ Godard, "Les transport urbains dans la ville...", p. 88.

¹⁰ F. Mbassi, 34 ans, conducteur de taxis dans la ville de Bertoua, Bertoua, 12 juin 2022.

¹¹ Il s'agit de l'arrêté n° 52/DELG/CUY/DST/2006 qui confine les motos taxis en zone périphérique de la ville de Yaoundé.

¹² G. W. Epop Ndoma, " l'Activité de moto taxi à Yaoundé : une contribution à la compréhension de l'insécurité sur la voie publique, Mémoire du Diplôme de Conseil Principale de la Jeunesse et des Sports, Institut Nationale de la Jeunesse et des Sports, année académique 2010-2011. p. 27.

¹³ F. Mbassi, 34 ans, conducteur de taxis dans la ville de Bertoua, Bertoua, 12juin 2022.

¹⁴ A. Mevo'o, 27 ans, étudiante, Yaoundé, 02 septembre 2022.

faufiler entre les *bendskineurs* pour interpellier un taxi pour mauvais stationnement alors que c'est le conducteur de moto qui obstruent la voie¹⁵.

Les affrontements entre les garants de l'ordre urbains et les exécutifs municipaux d'une part et le référentiel de la débrouillardise porté par les artisans du transport urbain pour la plupart des sans-emplois d'autre part qui voient en la moto taxi une bouée de sauvetage¹⁶ oblige les pouvoirs publics à jouer les équilibristes entre organisations, stabilité et répression sociale. S'il fallait appliquer la loi, la majorité des conducteurs d'engins à deux roues se verraient retirer leur moto, dans un contexte de chômage galopant et de manque de structures pourvoyeurs d'emplois, les autorités sont obligées de laisser ce secteur dans une sorte d'anarchie et de garantir par la même occasion une certaine stabilité sociale.

2. Moto-taxi : entité au service des causes nobles

Les conducteurs des motos-taxis de la ville de Bertoua ont de nombreuses fois été appelés à la vigilance et à la collaboration avec les forces de sécurité, dans la lutte contre l'insécurité au sein de la ville¹⁷. Le gouverneur de la région de l'Est, Grégoire Mvongo, depuis 2015, dans des communiqués adressés à l'endroit des motos-taximen, attire l'attention de ces derniers sur les dangers liés à l'exercice de cette activité dans la ville à des heures tardives. Il a attiré leur attention en ces termes "l'insécurité règne dans la ville. Nous sommes les premières victimes. Jeudi soir (18juillet), nous avons été informés qu'un conducteur de motos-taxis a été tué à Ekombitié vers l'ENIEG de Bertoua. Très tôt vendredi matin lors de la prière dans les mosquées, cette information a provoqué un remous"¹⁸. Il leur est demandé de procéder à la mise sur pied des comités de vigilances afin de pouvoir veiller au mieux sur les motos-taximen exerçant dans la ville à des heures tardives. Par la suite, il a convoqué les autorités administratives à une réunion de crise afin de trouver des solutions au problème de criminalité grandissant dans la ville ; ce qui aboutit à la restriction de la circulation des motos taxis de minuit à six heures du matin¹⁹.

C'est dans cette même lancée que le délégué du gouvernement auprès de la communauté urbaine de Bertoua, Alphonse Wouamane Mbele, avec l'aide du syndicat des motos SYNAPMOTAC, antenne Bertoua va instaurer un service de renseignement conduit par les

¹⁵ T. Ngono, 45 ans, bayem selam au marché Nden Ndem de Bertoua, Bertoua, 12 Juin 2022.

¹⁶ J. Keutcheu, "Le " fléau des motos taxis" comment se fabrique un problème public au Cameroun", dans *cahier d'études Africaine*, 2015/3 (n° 219), pp. 509-534, p. 519.

¹⁷Nangue Amand, 33 ans, vice-secrétaire régional chargé de la communication du SYNAPMOTAC antenne Bertoua, Bertoua, 12 juin 2022.

¹⁸Mvongo Grégoire, gouverneur de la région de l'Est.

¹⁹ Note du gouverneur régulant la circulation des motos taxis dans la ville de Bertoua à moins de minuit.

conducteurs de motos-taxis auprès des nouveaux arrivant dans la ville, surtout les Centrafricains. Un constat observé faisait état de ce que l'arrivée des Centrafricains avait fait augmenter le taux de criminalité dans la ville²⁰. En procédant ainsi, les autorités stimulaient en ces conducteurs de motos-taxis leur patriotisme. Ils devenaient de précieux alliés pour les forces de l'ordre dans le but de mieux aider ces derniers à lutter contre le phénomène de criminalité dans la ville tout en veillant tant au bien-être des conducteurs des motos-taxis, mais aussi des populations de la ville de Bertoua.

3. Motos-taximen : fervent défenseur des causes sociales

Les motos-taxis ne manquent pas une seule occasion pour défendre ce qu'ils considèrent comme bénéfique pour eux telle que la liberté de se mouvoir pour laquelle ils ont déjà bravé tous les interdits. En dépit de leurs nombreuses dérives et de leur mise à l'index par le code de procédure pénale, ils prétendent voler au secours de toute personne (victime selon leurs critères) d'une injustice²¹. Ils n'hésitent pas à jouer les motards de la brigade mobile quand un malfrat commet un forfait et tente de s'échapper. Ils interviennent dans des cas de tentatives de viol, de vol et même de bagarre. C'est dire que leur degré d'implication dans la bonne marche de la société est perceptible.

Avec les motos-taximen, le " un pour tous, tous pour un " prend tout son sens²². Une solidarité à toute épreuve règne entre eux. Ils se soutiennent pour le meilleur comme pour le pire. Les populations de la ville de Bertoua ont appris à leurs dépens qu'il ne faut pas discuter avec un moto-taximan. Ils ont toujours raison et le font savoir, réussissant ainsi à éteindre toute contestation venant de la population. Tous les usagers de la route leur doivent respect, certains n'hésitent pas à dire des motos-taximen qu'ils sont des dictateurs de la voie publique, de par leur capacité à vous entourer en cas d'altercation avec l'un d'eux. Les conducteurs de motos-taxis sont des êtres à part, " ils sont capables de tous vous tomber dessus juste parce que vous avez eu à faire à un des leurs, pire encore si ce dernier est dans son droit, vous allez passer un sale moment face à ces conducteurs de motos-taxis. " déclare Hamadou Ezéchiél²³.

S'il est bien vrai que tous les conducteurs de motos-taxis ne sont pas tous agressifs, il n'en demeure pas moins que leur réputation les précède et cela parfois à leurs détriments faisant ainsi d'eux des victimes dans certains cas et ne bénéficiant pas toujours de la sympathie des

²⁰ Nangue Armand, 33 ans, vice-secrétaire régional chargé de la communication du SYNAPMOTAC antenne Bertoua, Bertoua, 12 juin 2022.

²¹ Kalieu " Surgissement, prolifération et intégration...p.147.

²² *Ibid*, p. 147.

²³ Hamadou Ezéchiél, 28 ans, gendarme, Bertoua, 12 juin 2022.

populations ou même des forces de l'ordre pour qui, ces derniers, sont une source de problèmes perpétuels. Pour les forces de l'ordre de la ville de Bertoua, les conducteurs de motos-taxis sont pour la plupart du temps ceux-là qui occasionnent des disputes et des bagarres sur la voie publique en plus des accidents de la circulation qu'ils causent²⁴, ils sont un véritable problème pour le respect de l'ordre public dans la ville que cela soit dans les quartiers périphériques ou même encore au centre-ville, les conducteurs de motos-taxis sont un véritable souci pour les forces de l'ordre.

4. Motos comme acteurs majeurs du transport public

Les motos-taxis sont considérés comme un métier "refuge"²⁵ pour ceux qui n'ont pu se trouver un emploi. La moto s'adapte à toute circonstance, elle se transforme en véritable camion à deux roues, dans le but de transporter de lourdes charges tout en gardant l'équilibre. Aujourd'hui dans les campagnes et dans les villes, une multitude d'activités économiques ont pu se développer grâce à l'essor et à la démocratisation de l'usage de la motocyclette. On peut dégager deux grandes familles d'usages monofonctionnels et multifonctionnels.

4.1 Les usages monofonctionnels de la moto

- La moto commerciale : pour les citadins et les ruraux, c'est le moyen le plus rapide pour se faufiler et se déplacer à toute saison. Pour son propriétaire, c'est un investissement mais pour l'administration il fait partie de l'offre des transports publics.

- La moto personnelle : elle est pour les classes sociales moyennes, car elle ne constitue ni un outil économique, ni un placement. C'est un moyen de locomotion, elle sert exclusivement au transport de son propriétaire et de ses proches.

4.2 Les usages multifonctionnels

- La moto personnelle et utilitaire : dans ce cas, la moto est associée au cheminement des marchandises ou des récoltes vers les points de distribution ou le domicile. Ici le propriétaire est un agriculteur temporaire ; la moto a donc un double usage, elle sert tant au transport des marchandises, des biens, que des personnes.

- La moto commerciale utilitaire : le propriétaire exerce ici comme moto-taximen à mi-temps ; et comme agriculteur en parallèle. Lors des récoltes il se sert de sa moto pour acheminer

²⁴Ndongo Paul, 28 ans, gardien de la paix en service au commissariat du 1^{er} arrondissement de Bertoua, 20 mars 2022.

²⁵ Kalieu " Surgissement, prolifération et intégration...p.165.

sa production comme nous l'a confié Mpot : " lorsque je ne suis plus au champ, je suis en route en route pour pouvoir joindre les deux bouts en faisant le ramassage "26.

Les motos-taxis sont un moyen de transport qui favorise le déplacement des biens et des personnes dans la ville de Bertoua, elles participent aussi au développement économique en engrangeant des recettes fiscales prépondérantes.

II. LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

La moto participe de manière substantielle à l'économie du pays et par ricochet, à l'économie locale. Il s'agit de montrer que les transports par motos-taxis constituent à la fois un vivier d'emploi et une activité génératrice de revenus considérables. Les emplois procurés par le transport par motos-taxis dans la ville de Bertoua sa contribution se décline en deux catégories d'une part, la participation directe, et d'autre part, la participation indirecte ralliant ainsi les petits métiers dérivant de la pratique de cette activité.

1. Les emplois directs

Les emplois directs sont constitués des métiers dérivés tels que les conducteurs de motos-taxis et de taxis brousse encore appelés pick-up, des grossistes (vendeurs de motos neuves). L'impact économique direct du transport par motos-taxis est sans aucun conteste l'offre de travail pour les conducteurs de ces engins qui étaient au chômage, ou à la recherche d'un emploi économiquement stable et rentable leur permettant de subvenir aux différents besoins qui sont les leurs.

Les bénéficiaires directes des emplois engendrés par la pratique de cette activité sont les conducteurs de motos-taxis et des taxis de brousses qui, pour la majeure partie, parviennent à subvenir aux besoins de leurs familles. Grâce à l'activité qu'ils exercent, ils arrivent à payer les impôts et les taxes qui leurs sont imposés par la mairie ou encore par la police routière et même par la communauté urbaine. Les motos-taximen de la ville de Bertoua paient les impôts par trimestres qui repartis en quatre sous sections, à savoir la carte grise estimée à 7 000 FCFA, l'impôt libératoire à 4 500 FCFA, le Gillet qui est passé de 5000 FCFA à 8 000 FCFA, soit une hausse de 3000 FCFA et enfin l'assurance à 20 000 FCFA²⁷. De cette façon, les conducteurs de motos-taxis participent tant bien que mal et en fonction de leur gains journaliers ou mensuels à l'essor économique de la ville de Bertoua. Pour ces derniers, la moto est une source de revenus constante leurs permettant de gagner un revenu décent.

²⁶ Mpot, 60 ans, mototaximen, Bertoua, 21 juin 2022

²⁷ Mohamadou Boubakary, 36 ans, président régional du SNMTAC antenne Bertoua, 20 juin 2022.

À cette catégorie se rattachent les grossistes encore appelés vendeurs de motos de toutes marques. Ceux-ci bénéficient de l'apport économique liée à la vente des motos-taxis de premiers choix afin de pouvoir subvenir tant à leurs besoins familiaux qu'à la réussite de leurs business qui leurs permet de joindre les deux²⁸bouts. À leur tour ces derniers paient des impôts libérateurs trimestriellement à hauteur de 10.000 FCFA et des taxes sur la location de l'espace qui leur est alloué en fonction du contrat avec le propriétaire de l'espace alloué et de la catégorie de la fourchette budgétaire à laquelle vous appartenez. Cela participe amplement au développement économique de la ville de Bertoua.

Tableau 6 : Impôts libérateur des propriétaires de grands magasins.

Catégorie	Chiffre d'Affaire	Montant
A	Inférieur à 2 500 000 FCFA	0 à 20 000 FCFA
B	2 500 000 à 5 000 000 FCFA	20 001 à 40 000 FCFA
C	5 000 000 à 7 500 000 FCFA	40 001 à 50 000 FCFA
D	7 500 000 à 10 000 000	50 001 à 100 000 FCFA

Source : tableau construit à partir des données recueillies sur le terrain

Dans ce tableau, il ressort que l'impôt libérateur payer par les propriétaires des magasins ou des grandes surfaces de vente, dépend de la catégorie de leurs propriétés. Plus grande est votre propriété, plus grand sera le montant de votre impôt libérateur en fonction de sa catégorie. L'impôt libérateur est payé trimestriellement par les détenteurs des magasins ou des grandes surfaces. Tout comme les transporteurs interurbains.

Tableau 7 : Impôts libérateur pour les transporteurs interurbains.

Catégorie	Chiffre d'Affaire	Montant
A	Inférieur à 2 500 000 FCFA	0 à 10 000 FCFA
B	2 500 000 à 5 000 000 FCFA	10 001 à 20 000 FCFA
C	5 000 000 à 7 500 000 FCFA	20 001 à 25 000 FCFA

²⁸Tankeu Ulrich, 40 ans, grossiste, Bertoua, juin 2022

D	7 500 000 à 10 000 000 FCFA	25 001 à 50 000 FCFA
---	--------------------------------	----------------------

Source : Tableau construit à partir des données recueillies sur le terrain

Les données du tableau ci-dessus, présente les montant à payer par les transporteurs urbains et interurbains en fonction de la catégorie à laquelle ils appartiennent et au chiffre d'affaire qu'ils engendrent. Ces montants sont les prix de l'impôt libérateur. Le défaut d'affichage de la quittance de paiement de l'impôt libérateur entraine la fermeture de l'établissement. Il est en outre sanctionner par une amende fiscale de 5000 FCFA.

Il convient de préciser que cette activité attire de nombreux jeunes et personnes adultes dans la ville de Bertoua. Pour eux, la moto est un moyen efficace de travail permettant de gagner de l'argent en transportant des biens et des personnes. Cela contribue à la croissance économique en développant la mobilité et en stimulant l'essor économique tant dans les villes que dans les zones rurales. Il n'est pas rare de voir, après quelques mois, de nouveaux venus dans l'exercice de cette activité avec de nouvelles motos ; ce qui signifie que cette activité constitue une source de revenus non négligeable²⁹. Les recettes journalières dépendent du statut du conducteur (propriétaire ou locataire), du nombre de jours et du nombre d'heures de travail. De manière générale et approfondie le tableau et le graphique ci-dessous mettent en exergue les gains quotidiens et mensuels des conducteurs de motos-taxis à Bertoua.

Tableau 8 : Représentation des recettes journalières

Types de recettes	Montant	Nombres de personnes
Recettes journalieres	Moins de 5000 FCFA	62
	5000 à 8000 FCFA	22
	8000 à 12000 FCFA	16
Total		100

Source : Tableau construit à partir des données recueillies sur le terrain

Le tableau ci-dessus présente le montant gagner au quotidien par les différents conducteurs de motos-taxis propriétaires et conducteurs confondus. Ces recettes varient de moins de 5000 FCFA pour ceux qui ont des comptes à rendre au patron propriétaire à 12 000 FCFA pour ceux qui sont propriétaire de leur propre moto tout cela sans les charges concernant les pannes de la moto.

²⁹ Mohamadou Boubakary, 36 ans, Président du SNMTAC-antenne Bertoua, 20 juin 2022.

Graphique n° 10 : Représentation des recettes journalières liées à l'activité des motos-taxis



Source : Graphique réalisé à partir des données issues des enquêtes faites sur le terrain.

Ces chiffres trouvent aisément une explication dans ce sens que certains de leurs projets se voient réaliser, à l'instar des constructions de maisons, la prise en charge de leurs différentes familles, les achats de divers ordres, les dépôts dans les tontines et les cotisations de tout genre, l'achat du carburant, des pièces de rechange de la moto et ceux-ci prennent la peine d'embellir leurs motos afin d'attirer encore plus de clientèle. C'est dans cette optique qu'ils arrivent à se retrouver avec 5000 à 8000 FCFA par jour après achats de tout ce dont ils ont besoin³⁰. La rentabilité de cette activité permet aussi aux conducteurs de motos-taxis de renouveler leurs engins de travail. Pour réaliser ces recettes, les conducteurs n'hésitent pas à faire de longues distances qui s'avèrent payantes quand l'activité tourne au ralenti les jours ordinaires. Ils sont leurs propres chefs puisqu'ils ont la liberté de travailler à leur rythme et aux heures qui leur conviennent. Une autre observation qu'on peut faire de ce graphique est que les conducteurs avec la plus grande recette sont les conducteurs propriétaire tout simplement parce que, *a contrario* des conducteurs locataires, et hormis les différents dépannages, ils n'ont plus d'autres obligations financières comme le font les conducteurs locataires.

On sait qu'il circule au moins 8000 moto-taximen dans la ville de Bertoua si on estime à 4000 FCFA le gain journalier d'un conducteur de moto, le flux généré est d'environ 4000 FCFA fois 8000 motos ce qui revient à 32 000 000 FCFA par jours pour ces motos. Quand on sait qu'une moto consomme en moyenne par jour 3 litres de carburant à 650 FCFA le litre, sa

³⁰ Tchumnue, 60 ans, mototaximan, Bertoua, juin 2022.

contribution journalière aux recettes pétrolières est donc de 15 600 000 FCFA, son apport au produit national brut (PNB) est donc considérable³¹.

Au vu des différents chiffres réalisés, il n'est vraiment pas surprenant qu'ils puissent aisément réaliser un chiffre d'affaires d'environ 500 000 frs à 1 000 000 frs /an³². Les jours de pointe sont exactement les lundis, les mardis, les mercredis, les jeudis, et les vendredis en raison de l'affluence des écoliers et des lycéens à la sortie des cours. Ces derniers font un excellent chiffre d'affaires.

2. Les emplois indirects

Les emplois indirects liés à l'exercice de l'activité des motos-taxis dans la ville de Bertoua sont entre autre le métier de garagistes, de revendeurs de pièces détachées et de vendeurs de carburant. Le métier de garagiste ou encore de mécanicien est l'un des principaux emplois liés au bon fonctionnement des activités automobiles dans la ville de Bertoua. Le mécanicien est celui qui est chargé de démonter les pièces défectueuses, qu'il remplace ou remet en état les éléments endommagés que ce soit sur une moto ou sur une voiture. Cette activité a vu son éclosion provenir des différentes défaillances des motos-taxi et des "clandos"³³. Avec l'utilisation intensive des motos pour le transport des passagers et des marchandises, il y a une demande constante de mécaniciens de motos pour l'entretien et la réparation de celles-ci. Ces derniers peuvent ainsi travailler pour des garages ou des centres de services automobiles où ils peuvent devenir des travailleurs indépendants et proposer leurs services aux conducteurs de motos-taxis sans pour autant travailler au compte de quelqu'un.

À côté des mécaniciens, se trouvent les vendeurs de pièces détachés ou encore détenteurs de quincailleries appelée "Biafra", mêmes si ces derniers ne sont pas forcément nigériens, car nombreux sont issues des migrations des populations anglophones vers Bertoua et des peuples des grassfields. Ces derniers vendent des pièces d'automobiles et de motos-taxis neuves ou de seconde utilisation aux consommateurs qui sont pour la plupart des conducteurs de motos-taxis et de voitures, voire des cars de voyages. Ces opérateurs de transport ont besoin des pièces de rechange pour maintenir leurs automobiles en bon état. Pour ce faire, ils font appel à ces vendeurs de pièces de rechange. Cette activité est en plein essor dans la capitale de la région de l'Est-Cameroun. Elle permet de faire d'énormes bénéfices dans la vente des pièces

³¹ Mohamadou Boubakary, 36 ans, président régional du SNMTAC antenne Bertoua, Bertoua 22 juin 2022.

³² Nangue Armand, 33 ans, vice-secrétaire régional chargé de la communication du SYNAPMOTAC antenne Bertoua, Bertoua, 20 juin 2022.

³³ Yang-Ze Junior, 35 ans, garagiste automobile, Bertoua, 18 juin 2022.

de rechanges permettant par la même occasion à ces entrepreneurs d'un autre genre de mettre à l'abri du besoin les membres de leurs familles, mais aussi et surtout de bien faire tourner leurs business, bien que par année la hausse des prix soit un facteur de ralentissement de leurs activités, ils arrivent tant bien que mal à faire des chiffres d'affaires conséquents³⁴.

En dernier ressort se trouvent les vendeurs de carburant qui sont pour la plupart des entreprises de vente des produits pétroliers pour les motos, les taxis, les voitures personnelles ou les gros porteurs des agences de voyages. Ces derniers livrent aussi des prestations de vidange, de nettoyage du moteur et des autres pièces automobiles. Il y a aussi à côté de cette catégorie des revendeurs d'essence en bordure de route qui proposent parfois une essence de qualité douteuse ; ce qui endommage le moteur et les autres pièces³⁵. Mais comme cela est bon marché que celui des stations-services, les conducteurs de motos-taxi se ruent vers cette solution peu chère, qui peut devenir chère sur le long terme.

Outre les métiers de garagistes, de mécaniciens et de vendeurs de pièces de rechanges, en raison du grand nombre de personnes qui utilisent les motos-taxi, il y'a une forte demande croissante pour les écoles de formation des conducteurs pour former un plus grand nombre de conducteurs qui ont une maîtrise du code de la route. Les formateurs de ces conducteurs de motos peuvent appartenir, soit à des écoles de conduite, soit des entreprises de transport, ou encore ils sont des travailleurs indépendants qui proposent des cours de formation à des groupes de conducteurs de motos-taxi. Le secteur de la motos-taxi crée des emplois pour les conducteurs de motos, les mécaniciens, les vendeurs de pièces de rechanges et les formateurs en conduite. Elle est donc une source importante de création d'emploi.

L'essor des motos taxis a ouvert de nouveaux horizons économiques au Cameroun. Avec le développement de ce secteur, on a assisté à une multiplication aussi bien dans le secteur de la vente des motos que dans le secteur de la vente des pièces détachées. La multiplication des maisons de marque telles que Sanili, Nanfang, Senke, Macat, Lifan, super Bazar, Tvs, pour ne citer que cela, témoigne de l'engouement et de l'attractivité du marché de la moto au Cameroun. "Entre janvier et décembre 2012, le Cameroun a importé 50 tonnes de motocycles d'une valeur de 9,305 milliards FCFA. Les autres parties et accessoires de motocycles importés sur la même période sont évalués à 2656 tonnes contre 848 tonnes en 2007 pour un montant de près de 2,5 milliards de FCFA³⁶".

³⁴ Pokem Beauclair, 38 ans, vendeur des pièces de rechanges, Ndemnam, Bertoua, 12 juin 2022.

³⁵ Bouba mohamed, 21 ans, mototaximan, Koume-bonis, 20 Février 2022.

³⁶ J. Ndouyou Moulum, " Les précisions du mincommerce sur l'importation des motos, *in Cameroon tribune*, 19 août 2013, p. 7.

Cette situation a amené le ministre du commerce, Luc Magloire Mbarga Atangana, à rendre public un arrêté³⁷ pour réglementer l'importation des motocycles et leurs pièces détachées au Cameroun. Une étude faite dans la ville de Maroua montre que les pièces détachées des motos sont de divers ordre, le choix de la pièce de rechange dépend des moyens du client³⁸.

Dans la ville de Bertoua, les pièces détachées sont de trois ordres, la première qualité est un peu plus cher que la deuxième ainsi de suite. Un vendeur des dites pièces confie ce qui suit : “ nous vendons plus les pièces de premières mains³⁹ surtout les pièces des motos Tvs. Il y'a des périodes de haute activité et de basse activité, dans la ville de Bertoua depuis plus de dix années d'exercices la hausse des prix des pièces est de plus en plus forte et cela ne nous permet pas toujours de pouvoir mieux écouler nos produits. la vente des pièces de rechanges dépend de la négociation d'avec le client⁴⁰ en fonction du revenu de ce dernier et non pas toujours du prix des pièces”.

Tableau 9 : Vente des pièces de motos dans la ville de Bertoua

État des pièces utilisées	Neuves	Occasions	Neuves et Occasions	Total
Fréquence (personnes)	50	6	44	100

Source : Tableau construit à partir des informations recueillis sur le terrain.

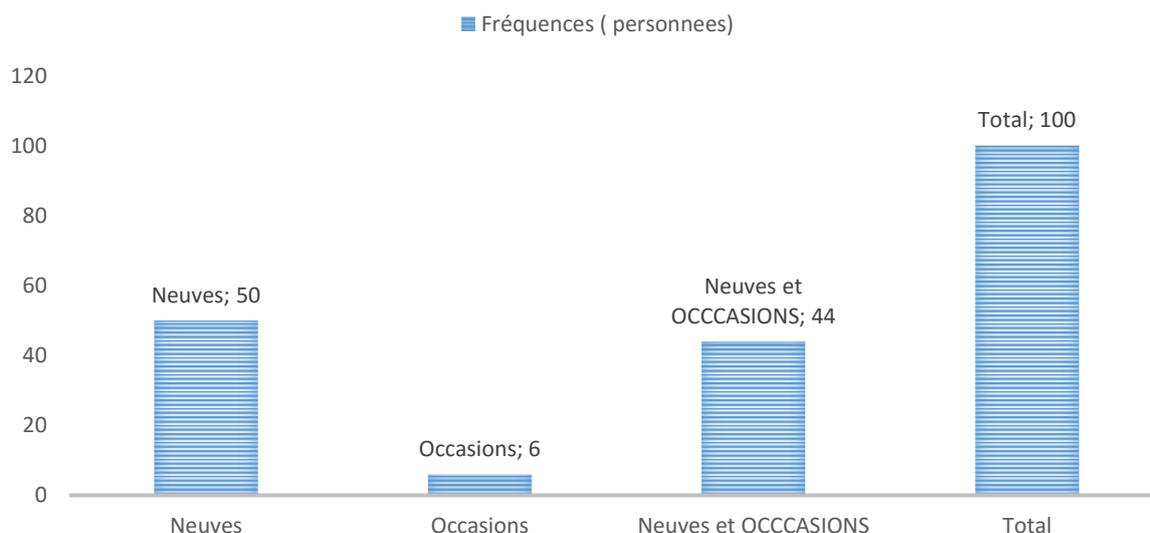
De ce tableau, il ressort que sur un échantillon de 100 conducteurs de motos-taxis, seul 50 personnes achètent des pièces neuves pour leur moto. 44 d'entre eux font recours aussi bien aux pièces neuves qu'aux pièces d'occasion pour réparer leur moto et enfin 6 *bendskineurs* seulement utilisent les uniquement les pièces d'occasions pour le dépannage de leurs engins. L'utilisation des pièces d'occasion de première qualité résulte du simple fait de leur durabilité que les autres dont la qualité est le plus souvent douteuse. Cette réalité décrite dans le tableau ci-dessus est visible et plus perceptible à travers le graphique ci-dessous.

³⁷Arrêté n°00000367/Mincommerce instituant un agrément à l'importation au Cameroun des motocycles et leurs pièces détachées.

³⁸B. Danzebe, “Étude de la filière pièces détachées de moto et de voiture dans la ville de Maroua (Cameroun), DIPES II, Université de Maroua, 2011, p. 69.

³⁹B. Pokem, 38 ans, vendeur des pièces de rechanges, Ndemnam, Bertoua, 20 juin 2022.

⁴⁰T. Mboumassong, 42 ans, vendeur de pièces détachées à Bertoua, Bertoua, 20 juin 2022.

Graphique n° 11 : Situation de la vente des pièces de moto dans la ville de Bertoua

Source : graphique conçu à partir des données recueillis sur le terrain.

3. Les vendeurs de motos de seconde utilisation

Au Cameroun, les vendeurs de motos d'occasion encore appelées motos de seconde utilisation sont nombreux, dans les grandes villes du pays comme Douala, Yaoundé, Bamenda, Bafoussam ou encore Bertoua. Ces vendeurs de motos d'occasion sont souvent installés dans des quartiers populaires, à l'instar des quartiers Ndemnam, Italie, Yademe et du Carrefour face à face ou des marchés, ou ils proposent des motos à des prix abordables pour les populations à faible revenu⁴¹. Ces vendeurs peuvent avoir une activité formelle ou informelle. Ceux ayant une activité formelle ont un magasin dans lesquels ils vendent des motos d'occasions révisées et en bon état. Ils peuvent également offrir des garanties et des services après-vente pour rassurer leurs clients. C'est le cas de l'entreprise Moinam Sarl, spécialisée dans la vente des motos de seconde utilisation avec en tête de vente la Tvs la moto, la plus prisée par les conducteurs de motos-taxis de la ville de Bertoua.

En revanche, ceux qui ont une activité informelle, vendent souvent des motos sans aucune garantie et sans révision préalable. Ces motos peuvent souvent avoir des défauts cachés et peuvent engendrer des frais supplémentaires pour les acheteurs. Il est important pour les acheteurs de motos d'occasion de bien se renseigner sur les vendeurs, de vérifier la qualité des

⁴¹ Booba issa, 53 ans, revendeurs de motos Tvs seconde utilisation, Bertoua, 22 juin 2022.

motos et de négocier le prix avant d'acheter⁴². Il est très souvent recommandé de privilégier les vendeurs ayant une activité formelle et offrant des garanties sur leurs produits.

Force est de constater que les revendeurs de ces motos de seconde utilisation arrivent tant bien que mal à mener à bien leurs activités. Bien que cette activité ne soit pas sans risque, car ces derniers sont pour la plupart exposés à des sanctions judiciaires et des impôts qui ne leur facilitent pas la vie⁴³ avec des taxes énormes à payer afin de pouvoir être aisément capable de continuer dans la fonction qui est la leur. C'est dire que la revente des motos-taxis d'occasion, participe au développement économique de la ville de Bertoua en payant des taxes et des impôts, mais aussi en parvenant malgré la situation économique très instable, à subvenir aux besoins des familles des vendeurs.

Photo n° 12 : Ets grand Bazar Careffour face à face

Hamidou buisness Ndemnam



Source : Cliche Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua décembre 2022.

Ces images présentent des sites de revente de motos-taxis dans la ville de Bertoua. Des motos pour la plupart de secondes utilisations et certaines motos neuves.

4. Les profits engrangés par la communauté urbaine

À Bertoua, la communauté urbaine et les motos ont une relation complexe. D'une part, les motos sont un moyen de transport très utilisé dans la ville pour pallier le manque de

⁴² Nangue Armand, 33 ans, vice-secrétaire régional chargé de la communication du SYNAPMOTAC antenne Bertoua, Bertoua, 20 juin 2022.

⁴³ Mohammadou, 58 ans, revendeurs de motos d'occasion, Bertoua, 20 juin 2022.

transports en commun et les embouteillages⁴⁴. De ce fait elles sont particulièrement populaires et permettent aux populations urbaines de se déplacer rapidement et à moindre coût. D'autre part, la communauté urbaine considère souvent ces motos comme un fléau en raison des accidents de la route qu'elles engendrent, en raison de la conduite dangereuse des motards ou au non-respect des règles de circulation. Cela entraîne la saisie des motos par les agents de la communauté urbaine. Ici la police municipale fait des descentes dans les rues et les marchés de la ville afin de faire des vérifications sur l'état des motos en circulations. Celles qui ne remplissent pas les conditions nécessaires, sont de ce fait, immédiatement conduites à la fourrière municipale. Lorsque ces motos sont envoyées à la fourrière, il faut, pour les conducteurs, débloquer la somme de 25 000⁴⁵ FCFA pour les sortir de cet endroit sans compter les dépenses auxiliaires. C'est dire qu'en dehors des sommes données aux agents de la police municipale pour certains services rendus, les conducteurs des motos-taxis doivent payer une taxe à la communauté urbaine pour exercer leur activité dans la ville. En échange, la communauté urbaine leur fournit une licence d'exercice et une assurance responsabilité civile.

Les motos-taximen se doivent aussi de payer le droit de stationnement auprès de la communauté urbaine tout en respectant les règles établis par celle-ci à savoir les restrictions sur les itinéraires, les heures d'opérations et les normes de sécurité. Le contrôle et la surveillance sont également sous la houlette de la communauté urbaine.

Elle contrôle l'activité des motos pour s'assurer que les conducteurs opèrent conformément aux règles en vigueur. Les infractions liées à ces règles peuvent entraîner des amendes ou des sanctions⁴⁶. Même dépourvue de permis de conduire, cette masse de débrouillard est fiscalisé par les autorités municipales. Elles estiment que les *bendskineurs* doivent participer au développement local parce qu'ils occupent la voie publique. "Les communautés urbaines ne nous aident en rien du tout, ils savent juste arracher nos motos pour que l'on aille payer des amendes à la fourrière municipale, amendes allant parfois de 10 000 FCFA à 25 000 FCFA pour rentrer en possession de nos engins " ainsi déclarait Mohamadou Boubakary.

La communauté urbaine et les motos-taximen entretiennent une relation ambivalente. Mais il est vrai que toutes ces deux entités participent à la revalorisation économique en faisant entrer de l'argent dans les caisses de la ville de Bertoua, en créant des emplois tant chez les conducteurs de motos-taxis que chez les agents de la communauté urbaine, mais aussi en faisant

⁴⁴Ntyame Daniel, 40 ans, agent communal, Bertoua, 20 juin 2022.

⁴⁵Mohamadou Boubakary, 36 ans, président régional du SNMTAC- antenne Bertoua, Bertoua, 20 juin 2022.

⁴⁶Messabiem Nadege, 42 ans, agent communal, Bertoua, 18 juin 2022.

tourner la plateforme économique de la ville. Au total l'activité des motos-taxis permet à la communauté urbaine de générer des revenus. Toutefois, cela dépend des politiques en vigueur et de l'efficacité de leur mise en œuvre.

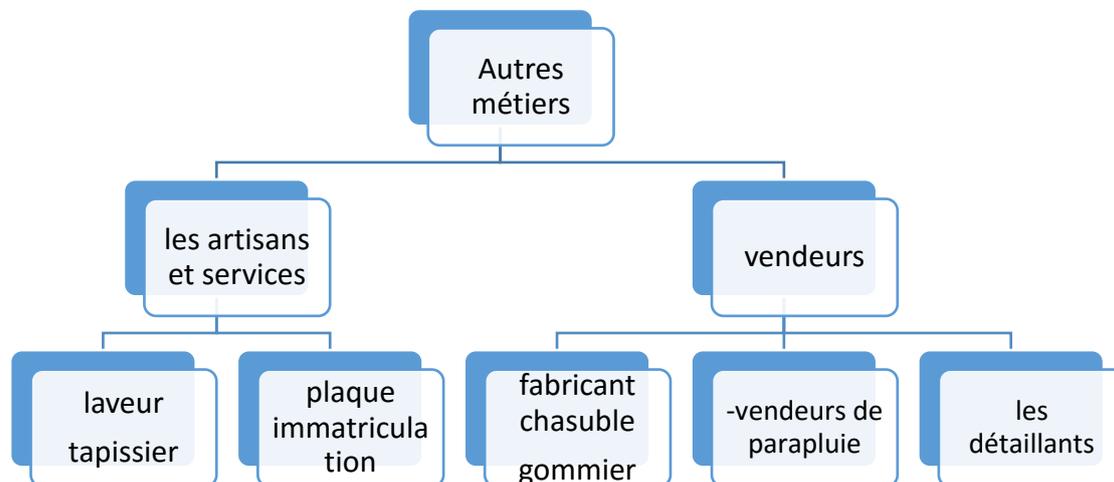
5. Les autres métiers

Les métiers nés de la moto, ont connu une forte croissance ces dernières années. Les besoins des transporteurs à deux roues ont favorisé l'éclosion de nouvelles pratiques. À l'instar des calls boxeur, qui en plus des transferts de crédits offrent aussi une autre large gamme de produits aux *bendskineurs* recharge, friandises, fruits. D'autres part l'on retrouve les laveurs de motos, qui ne sont pas en reste car ces derniers avouent bénéficier des retombées de cette activité qui leur permet d'améliorer leurs revenus journaliers, atteste Albert⁴⁷ qui remplit bien ses journées. Les vendeurs de parapluie, bien que faiblement représentés se positionnent comme l'attraction phare des conducteurs de motos. Ils proposent des parapluies aux conducteurs de moto afin que ces derniers puissent se protéger durant la saison des pluies tout en protégeant leur clientèle. Cela va sans dire que ce service n'est pas gratuit, pour en bénéficier ils doivent déboursier la somme allant de 15 000 FCFA à 30 000 FCFA pour se procurer cela.

Les vendeurs de plaques d'immatriculation, il est vrai qu'ils sont d'une nécessité absolue, pour que le moto-taximen puisse circuler en toute légalité sur la voie publique afin de ne pas contracter une amende pour non-respect de la réglementation en vigueur. Ainsi, se voir payer 25 000 FCFA. Ces derniers sont installés sur les trottoirs et dans les carrefours de la ville de Bertoua proposant aux conducteurs passant en plus des plaques d'immatriculations, des essuies glaces et le revêtement des volants de voitures.

Les fabricants de chasubles sont l'un des maillons essentiels au bon fonctionnement de l'activité des motos-taxis dans la ville de Bertoua, car, c'est bien grâce à leurs fabrications de chasubles que l'on reconnaît les conducteurs des différentes communautés urbaines de la ville de Bertoua. Il est affecté à chaque conducteur de moto un numéro de chasuble, et une couleur précise, en fonction de sa communauté. Le secteur du transport clandestin par motos-taxis génère un nombre important d'emplois indirects tel que résumé ci-dessous :

⁴⁷ Albert, 30 ans, laveur de voitures et de motos, Bertoua, 22 juin 2022

Graphique n° 12 : Organigramme relatif aux métiers de l'activité des motos-taximen

Source : Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua décembre 2022.

Somme toute, les motos-taxis sont un moyen de transport qui connaît une véritable métamorphose, elle devient inévitable pour la variété des services qu'elle offre. Ce n'est plus un moyen transitoire comme les prévisions l'avaient annoncé. Son exploitation à titre onéreux influence le mode de vie des populations de la ville de Bertoua, dans la mesure où elle facilite les déplacements des biens et des personnes tout en créant des emplois et en favorisant l'essor économique de cette ville. Nous avons découvert que les motos-taxis sont un facteur important tant sur le plan social en desservant les endroits les plus éloignées de la ville, en créant un bon nombre d'emplois et en servant de courroie de transmission d'informations que sur le plan économique en créant des emplois directs et indirects afin de permettre aux populations et aux acteurs de ce mode de transport de pouvoir vivre aisément en subvenant aux besoins de leurs familles. Elles sont au centre d'un véritable circuit de production et le berceau d'une économie spécialisée. Cependant, cette activité regorge d'une panoplie de problèmes liés à son exercice.

CHAPITRE IV : LES PROBLÈMES LIÉS À L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT PAR MOTOS-TAXIS ET QUELQUES SOLUTIONS ENVISAGEABLES

Le transport par motos-taxis est présent sur toutes les routes de la région de l'Est et principalement dans la ville de Bertoua. Depuis son avènement, il a, d'une part, résolu le problème de transport public auquel faisait face les populations. C'est une sorte de refuge pour de nombreuses personnes sans emploi et à la quête d'un emploi stable cherchant rentabiliser les fins de mois et leur permettre de vivre à l'abri du besoin. D'autre part, c'est aussi le refuge des personnes à moralité douteuse qui s'y infiltrent pour mener à bien leur sale besogne. Il est aujourd'hui ancré dans les mœurs des populations qui ne peuvent plus véritablement s'en passer. Cependant l'exploitation à titre onéreux de ces véhicules fait face à plusieurs difficultés auxquelles il apparaît judicieux d'apporter des esquisses de solutions.

I. LES RISQUES LIÉS À LA PROFESSION DE CONDUCTEURS DE MOTOS-TAXIS

Il s'agit de recenser les difficultés rencontrées par l'administration de la ville de Bertoua, mais aussi par les conducteurs de motos-taxis sans toutefois négliger les problèmes environnementaux qui résultent de la pratique de cette activité.

1. Au niveau de la communauté urbaine de Bertoua

Le décret du premier ministre du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre lucratif sur l'ensemble du territoire national a confié aux mairies la responsabilité de la régulation de cette activité sur leur territoire de compétence. En effet, les différentes aires de stationnement sont attribuées par les mairies. Le contrôle du respect scrupuleux des dispositions prévues par le décret suscitait notamment sur le port du casque, l'état technique des motos, l'âge minimum d'exploitation d'une moto leur incombent tout aussi. Toujours d'après ce décret, l'autorité municipale peut percevoir des droits pour l'usage de ces infrastructures en plus de l'impôt libérateur qui doit être versé tous les trimestres.

L'inertie et le laxisme des autorités locales laissent libre champ au désordre urbain et à l'insécurité dans la cité capitale de l'Est. " Nous sommes abandonnés à nous même ! Depuis le mois de mai 2012, le préfet du Lom-et-Djerem ne s'intéresse plus aux affaires de notre secteur d'activité qui fonctionne dans la confusion et dans l'anarchisme totale ", affirme Moustapha¹, président régional du syndicat national des motos-taxis du Cameroun (SYNAMOTAC). " Des personnes à la moralité douteuse, principalement des réfugiés centrafricains qui ont déserté leurs camps ont infiltré notre milieu. Nous voyons plusieurs visages louches travailler dans la ville avec des numéros qu'on ignore frappés du logo de la communauté urbaine de Bertoua (CUB) ", relaie Samba Rene Yesu², président de l'association des motos-taxis de la ville de Bertoua (ASTAMOB). Ce dernier dit avoir saisi les autorités administratives à plusieurs reprises pour dénoncer ces intrus.

La situation irrégulière dans laquelle se déroule cette activité dans la ville de Bertoua ne permet pas véritablement aux services communautaires de profiter des bénéfices de cette activité génératrice de revenus journaliers. Les autorités municipales étant laxistes dans leur façon de régenter les services et usages des motos-taxis dans leur sphère juridictionnelle, se plaignent du manque de moyens nécessaires pour effectuer des descentes afin d'obliger, sinon contraindre les conducteurs à s'acquitter de leurs devoirs fiscaux. La stratégie de répression étant la meilleure méthode à appliquer, on constate que certains des exploitants qui sont tombés dans les filets des agents de la mairie ont très vite fait de se conformer à la loi. C'est justement dû à l'absence de ces autorités municipales dans le contrôle de cette activité qu'on note l'arrivée des jeunes de moins de 18 ans à bord de motos qu'ils confondent souvent à des jouets avec lesquels ils peuvent s'amuser sans aucun scrupule³.

La conséquence immédiate de ce manque de sérieux et de professionnalisme est sans aucun doute l'augmentation du nombre d'accidents sur les routes qui sont pour la plupart non mortel, mais qui causent des dégâts énormes, des blessures et des désagréments dont on pourrait parfaitement se passer si cette activité était scrupuleusement contrôlée par les autorités municipales. La ville de Bertoua, comme les autres villes, connaît un taux de croissance accru concernant des accidents de circulations impliquant les motos-taxis. C'est dire que 80 % des accidents dans la ville de Bertoua implique en majeure partie les motos et les autres modes de

¹ Moustapha, 58 ans, président régional du SYNAMOTAC, Bertoua, 12 juin 2022.

² Réne Samba Yessu, 33 ans, président de l'association des motos taxis de la ville de Bertoua, Bertoua, 20 juin 2022.

³ Nangue Armand, 37 ans, vice-secrétaire régional chargé de la communication du SYNAMOTAC antenne Bertoua, Bertoua, 12 juin 2022.

transport⁴. Ici, les motos-taxis s'autorisent toutes les outrances, souvent sous le regard complice des policiers, préposés à réguler la circulation. Le spectacle fréquent de trois à cinq personnes sur une moto-taxi roulant à toute vitesse entre des automobiles et des camions prête parfois le sourire aux spectateurs.

Pour la grande majorité des moto-taximen approchés, leur secteur d'activité n'est plus contrôlable, car sur près de 8000 motos-taxis en circulation à Bertoua, environs 3000 exercent dans la totale clandestinité⁵. " Ils sont nombreux qui travaillent en toute quiétude, au mépris des conditions d'exercice de la profession fixées par l'arrêté du 31 décembre 2008, signé par le premier ministre " indique ici le président du président⁶. Cette réglementation exige aux conducteurs de motocycles à but commercial, le port du casque, d'une chasuble numérotée, d'avoir le permis (A), l'assurance (20000 francs), la patente (9000 francs) et la vignette (2000 francs) et les documents exigibles⁷. Ces conditions n'étant pas respectés, l'on assiste à la prolifération d'un climat d'insécurité observé dans la ville, d'une augmentation d'actes d'incivismes et du désordre urbain qui s'en suit.

De plus les personnes de moralité douteuse ont envahi le milieu se faisant passer pour des nobles chauffeurs alors certains sont des repris de justices et d'autres des voleurs et agresseurs qui dépouillent leur clientèle de leurs précieux biens, à savoir les téléphones portables, les bijoux et les sacs à mains⁸. C'est donc à cause de l'absence d'une organisation administrative stable et rigoureuse que l'on assiste à de telles attitudes négatives qui visent à nuire l'activité à un tel point que certains passagers préfèrent emprunter les taxis qu'ils jugent plus surs. Ceux-ci les déposent à un point stratégique et les membres des familles les y attendent puisque comme on le sait, dans certains quartiers de la ville de Bertoua les taxis n'ont pas la possibilité d'arriver dans tous les coins à cause du mauvais état des routes ou tout simplement parce que celles-ci sont inexistantes.

La nécessité de mettre sur pieds des formations est sans cesse croissante, mais elle est très vite confrontée aux difficultés de l'organisation et de la relation des motos-taximen dans les collectivités locales. Cela provient du fait de la méconnaissance et de l'absence d'informations sur l'activité. De nombreux travaux sur l'Afrique en général et sur le Cameroun

⁴Mohamadou Boubakary, 36 ans, président du SNMTAC antenne Bertoua, Bertoua, 12 juin 2022.

⁵Mohamadou Boubakary, 36 ans, président régional du SNMTAC- antenne Bertoua, Bertoua, 12 juin 2022.

⁶Réne Samba Yessu, 33 ans, président de l'association des motos taxis de la ville de Bertoua, Bertoua, 20 juin 2022.

⁷Décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux.

⁸Mohamadou Boubakary, 36 ans, président régional du SNMTAC- antenne Bertoua, Bertoua, 12 juin 2022.

en particulier, souffrent d'un manque criant de données fiables. Cette lacune rend difficile le diagnostic précis et objectif. Les contraintes ici sont les suivantes :

- le manque d'intérêt des collectivités pour le sujet ;
- l'incapacité à répondre à toutes les préoccupations et les sollicitations ;
- l'inexistence des formations spécifiques aux motos-taximen

Or, la mise sur pieds de ces formations en mode accéléré peut aider les jeunes conducteurs de motos sans expérience dans le domaine.

2. Au niveau des conducteurs de motos-taxis

Les conducteurs de motos-taxis sont tout aussi victimes de la montée du grand banditisme dans l'exercice de leur métier. Ils sont pour la plupart régulièrement victimes d'agressions de toutes sortes et du vol de leurs engins de travail de la part des délinquants qui se font passer pour des clients. Ces derniers proposent une destination et surtout un prix très attrayant pour le conducteur de motos-taxis qui va s'empresser de porter ce client et d'aller le déposer au lieu-dit, mais une fois rendus aux endroits propices pour l'exécution de leurs forfaits (zone ou coins très obscures et isolés), ils commettent ainsi ces actes sans l'once d'un regret. Pour ce faire, ils utilisent une série de méthodes bien différentes les unes des autres. S'ils n'assomment pas le conducteur de motos-taxis à l'aide d'un gourdin ou encore s'ils ne vont pas l'abattre à bout portant, ils les somment tout simplement de leur remettre la moto et l'argent qu'il a passé des heures à travailler sans relâche.

Aucun acte de violence ne s'en suit si le chauffeur obéit. Toutefois si ce dernier essaie de jouer au dur, il peut se faire rouler de coups. Parfois on assiste à une bagarre lorsque le conducteur refuse d'obtempérer et au cours de cette bagarre les assaillants n'hésitent pas à faire usage d'armes blanches, (couteaux, machettes etc...) ou d'armes à feu quand les circonstances leur imposent d'éliminer leurs adversaires⁹. Une autre forme d'agression et pas des moindres est celle qui consiste à faire inhaler des substances chimiques au conducteur afin que ce dernier s'endorme pour le dépouiller tant de son argent que de son outil de travail.

Au regard de cette situation d'insécurité à laquelle font face les conducteurs de motos-taxis, il est donc facile pour ces derniers de perdre leur vie en voulant rendre service et en essayant de gagner honnêtement leur vie. Des fois, ces derniers se retrouvent en situation délicate quand on sait que pour la plupart ce sont des motos de particuliers qu'ils conduisent. Il est donc possible qu'ils se retrouvent derrière les barreaux lorsque ces motos leurs sont

⁹Ndongo Paul, 28 ans, Gardien de la paix, Bertoua, 12 juin 2022.

arrachées et que les patrons pour lesquelles ils travaillent décident de les poursuivre devant la justice afin que ceux-ci puissent rembourser, soit la moto en elle-même, soit un montant avoisinant celui qui a servi à acheter la moto précédemment voler au conducteur de motos-taxis.

2.1 Les accidents de circulation et les maladies liés à l'exercice de l'activité des motos-taxis

Le mode de fonctionnement des conducteurs de motos les amène à prendre des risques inconsidérés dans un métier où l'emploi se fait et se défait sans le moindre contrat de travail. Ils effectuent de longues heures de travail pouvant à la fois être fatale pour eux, leurs passagers et les autres usagers de la route. En ce qui concerne les cas d'accidents, la majorité enregistrée se constitue de ceux causés par les motos-taxis que par les autres types de transports clandestins. Cela découle du fait que ces engins à deux roues sont bien plus nombreux en termes d'effectifs. Une étude de l'Organisation Mondiale, de la Santé et de la Banque Mondiale réalisée en 2004, a montré que par rapport à une personne empruntant une voiture pour voyager, une personne empruntant une moto à deux roues à 20 fois plus de risques d'être tuée au kilomètre parcouru¹⁰. Dans la ville de Bertoua, les formations sanitaires reçoivent toujours les cas d'accident impliquant les motos-taxis. Les victimes, dans leur grande majorité, souffrent de blessures légères¹¹ (égratignures), de blessures moyennes (cassure d'os) et quelquefois des blessures graves (sont comprises dans cette catégorie des blessures qui nécessite des opérations)¹².

Tableau 10 : Cas d'accidents par moto taxi recensé dans le centre de santé la grâce de Monokoubo (Bertoua 1er) entre 2015 et 2019

Mois	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre
2015	10	8	10	10	15	13	8	5	5	0	0	10
2016	15	0	0	2	5	8	5	5	8	0	0	15
2017	20	3	0	0	1	0	1	5	0	10	5	18
2018	18	0	5	4	1	1	0	0	0	8	8	5
2019	10	1	1	8	5	5	15	10	8	0	0	25
Total	73	12	16	24	27	27	29	25	21	18	13	73

Source : données recueillis dans le registre du centre de santé la grâce de Monokoubo.

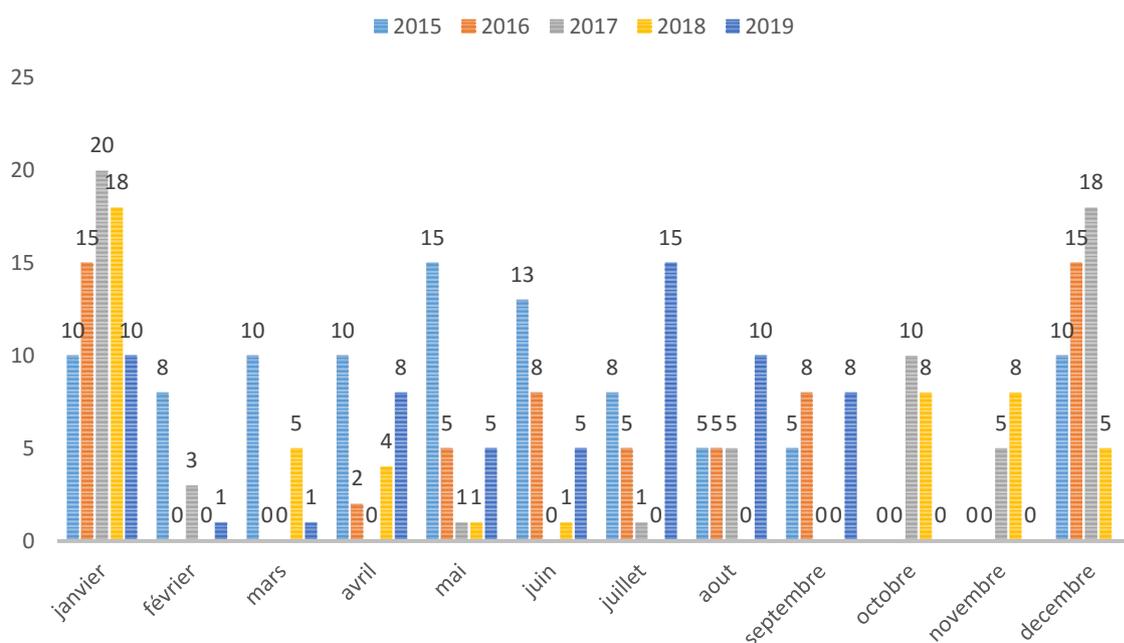
¹⁰ Banque Mondiale, Rapport sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004.

¹¹ Dr Younoussa, 40 ans, Bertoua, 20 Juin 2022.

¹² Idem.

Les données du ci-dessus représentent les cas d'accidents impliquant les motos taxis et dont les concernés ont été conduits au centre de santé la grâce dans l'arrondissement de Bertoua 1^{er}. Ces données nous ont permis de construire le graphique ci-dessous.

Graphique n° 13 : Nombre de cas d'accidents par moto-taxi recensé dans le centre de santé la grâce de Monokoubo (Bertoua 1^{er}) entre 2015 et 2019



Source : graphique réalisé à partir des données du tableau ci-dessus.

L'analyse de ce graphique laisse apparaitre le constat selon lequel les motos taxis sont impliquées dans plusieurs cas d'accidents de circulation. Selon le graphique, les mois de janvier et de décembre sont ceux pendant lesquels les conducteurs de motos taxis sont impliqués le plus dans les accidents. Le taux élevé d'accidents à cette période est sans doute dû aux fêtes de Noël et de nouvel an. Les accidents causés par les conducteurs de motos taxis sont rarement mortels. Dans leur majorité, il s'agit des " blessures que nous devons nettoyer et pansé. On rencontre aussi des commotions et lorsqu'un cas exige des compétences que nous n'avons pas, nous transférons le patient vers une formation hospitalière plus adaptée¹³". À déclarer Younoussa.

Au niveau de l'arrondissement de Bertoua 2^{ème}, la situation est toujours pareille. Il est difficile de passer une semaine sans recevoir une personne victime d'un accident de la route impliquant les conducteurs d'engins à deux roues¹⁴. Les victimes de ces accidents sont aussi bien les usagers de la route que les conducteurs eux-mêmes. À ce sujet une infirmière affirme :

¹³ Dr Yanoussa, 40 ans, Médecin, Bertoua, 20 juin 2022.

¹⁴Alana Estérine, 35 ans, Infirmière en soin au service de traumatologie, Bertoua, 20 juin 2022.

“heureusement pour nous, ne nous recevons pas des cas graves et dans la plupart des cas les victimes sont déjà repartis dans les trois à quatre heures suivant leurs arrivés à l’hôpital¹⁵”.

Tableau 11 : Nombre d’accidents impliquant les conducteurs de motos taxis dans le centre de santé hospitalisé de Bertoua 2^{ème}.

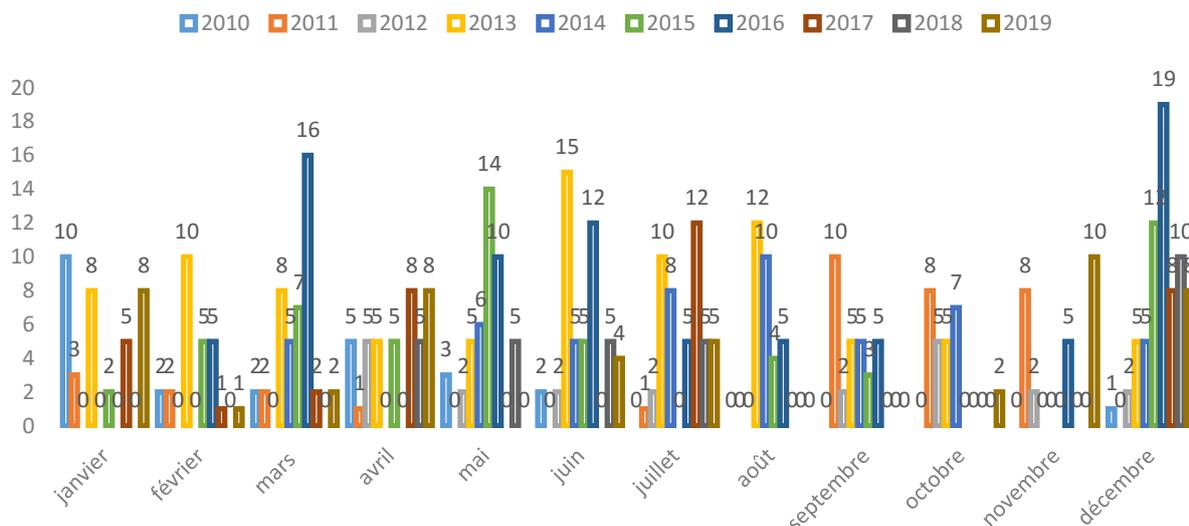
Mois/Année	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
janvier	10	3	0	8	0	2	0	5	0	8	39
février	2	2	0	10	0	5	5	1	0	1	12
mars	2	2	0	8	5	7	16	2	0	2	44
avril	5	1	5	5	0	5	0	8	5	8	42
mai	3	0	2	5	6	14	10	0	5	0	45
juin	2	0	2	15	5	5	12	0	5	4	50
juillet	0	1	2	10	8	0	5	12	5	5	48
août	0	0	0	12	10	4	5	0	0	0	31
septembre	0	10	2	5	5	3	5	0	0	0	30
octobre	0	8	5	5	7	0	0	0	0	7	32
novembre	0	8	2	0	0	0	5	0	0	10	25
décembre	1	0	2	5	8	12	19	8	10	8	81

Source : Archives du centre hospitalier de Bertoua 2^{ème}.

Les données recueillis dans le tableau ci-dessus nous ont permis de construire le graphique ci-dessous qui représente lui aussi les cas d’accidents enregistrés dans le centre hospitalisé de Bertoua 2^{ème} et couvrant la période allant de 2010 à 2019. L’on remarque, que le taux d’accident par motos-taxis est plus élevé sur la période allant de décembre à juillet, et sur tous les mois de mars à juin. Tous les mois restant ont des chiffres moyens mais sont tout aussi alarmant. Le mois de février est relativement, le mois avec le moins d’accident enregistré, et le mois de décembre est le mois avec le plus grand nombre en termes d’accidents impliquant les motos-taxis. Cette hausse s’explique, du fait des fêtes de fin d’années avec des déplacements dans la ville et les embouteillages causés par ceux-ci, et les dépassements des motos-taxis sont la cause des accidents de motos-taxis dans la ville de Bertoua.

¹⁵Alana Estérine, 35 ans, Infirmière en soin au service de traumatologie, Bertoua, juin 2022.

Graphique n° 14 : Comparaison d'accident recensé au centre hospitalisé de Bertoua 2^{ème} de 2010 à 2019



Source : graphique conçu à partir des données du tableau 11.

Les cas d'accident les plus graves sont référés au niveau de l'hôpital régional de Bertoua qui dispose d'un plateau technique plus adapté et mieux équipé pour répondre favorablement aux différentes pathologies dont souffrent les victimes d'accident d'engins à deux roues.

Tableau 12 : Cas d'accidents recensés à l'hôpital régional de Bertoua entre 2015 et 2019

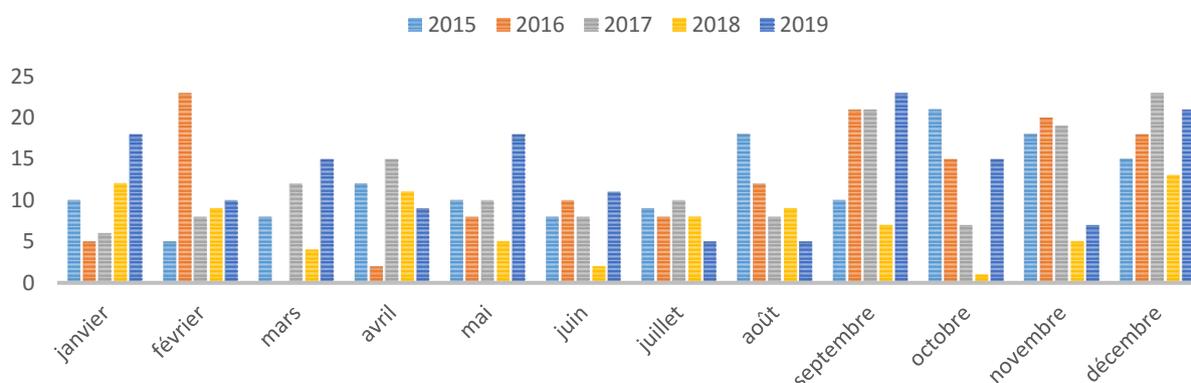
Mois /Années	Situation victime	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
2015	Blessés	10	08	08	12	11	08	09	18	10	21	18	15
	Décès	03	00	00	00	00	01	00	02	02	00	00	02
2016	Blessés	05	23	00	02	08	10	08	12	21	15	04	18
	Décès	00	01	00	00	00	00	00	00	02	01	00	02
2017	Blessés	06	08	12	15	10	08	10	08	21	07	19	23
	Décès	00	00	02	01	00	00	01	03	02	00	02	02
2018	Blessés	12	09	04	11	05	02	08	09	07	01	05	13
	Décès	01	01	00	02	00	00	00	01	00	00	00	03
2019	Blessés	18	10	15	09	18	11	05	06	23	15	07	21
	Décès	01	00	00	01	00	00	01	00	02	00	00	06
Total	Blessés	51	58	39	49	52	39	40	53	82	58	53	90
	Décès	05	02	02	04	00	01	02	06	08	02	02	15

Source : Archives de l'hôpital régional de Bertoua.

Le tableau permet de distinguer, des deux premiers, le taux de fréquentation des hôpitaux par les victimes d'accident de circulation impliquant les conducteurs d'engins à deux roues. Par ailleurs, il renseigne aussi sur la totalité des accidentés, ainsi que sur les cas de ceux qui n'ont pas pu être sauvés par le corps médical. Les données de ce tableau ont permis de

construire le graphique ci-dessous qui renseigne lui aussi à suffire sur les risques qu'ils y'a lorsqu'on emprunte une moto taxi dans la ville de Bertoua.

Graphique 1 : Répartition des cas d'accidents



Source : graphique conçu à partir des données du tableau 12.

L'analyse de ces différents tableaux permet de constater que les mois de septembre et de décembre sont les mois où les hôpitaux reçoivent le plus grand nombre d'accidentés. Cela peut s'expliquer par le fait que le mois de septembre marque généralement le début de la rentrée scolaire au Cameroun et c'est aussi le temps pour les conducteurs d'engins à deux roues de faire la recette et ce au mépris des consignes de sécurités. En ce qui concerne le mois de décembre, il est aussi accidentogène à cause de l'affluence des fêtes de fin d'années où l'abus d'alcool est très présent en milieu jeune. En plus les *bendskineurs* profitent aussi de l'affluence des fêtes pour faire la recette. Ainsi il est fréquent de trouver plus de quatre personnes sur une moto.

L'étude de ces trois tableaux renseigne aussi que les formations sanitaires telles que les centres de santé semblent être plus préférés aux hôpitaux. Une étude faite sur le terrain a permis de constater que cette préférence est due à la prise en charge dans ces différentes formations sanitaires. En effet, l'on a constaté que la prise en charge vient avant l'argent ce qui n'est pas toujours le cas dans les hôpitaux de référence. L'autre raison est que les *bendskineurs* préfèrent aussi les centres de santé parce que la rigueur y est moindre et on n'y est pas obligé de subir tous les soins avant de quitter la formation sanitaire. Le nombre de décès est rare si ce n'est inexistant dans les centres de santé parce que les cas grave sont déférés au niveau des hôpitaux de référence. L'enseignement que l'on peut tirer de l'analyse de ces trois tableaux est que le secteur des motos-taxis a besoin de formation et d'éducation pour réduire les accidents et rendre ce mode de transport plus sûr pour les usagers de la route, en général, et pour les personnes qui les empruntent, en particulier.

La physionomie d'un véhicule à deux roues ne permet pas la protection du conducteur. Celui-ci est donc directement exposé en cas de choc quand on sait très bien que les conducteurs de motos-taxis ne conduisent pas avec des casques de protection, de combinaison anti-brulure, de gants, de lunettes ou encore tout autres gadgets nécessaire pour leur protection.

Tableau 13 : Récapitulatif des problèmes rencontrés par les conducteurs des motos taxis dans les villes de Bertoua

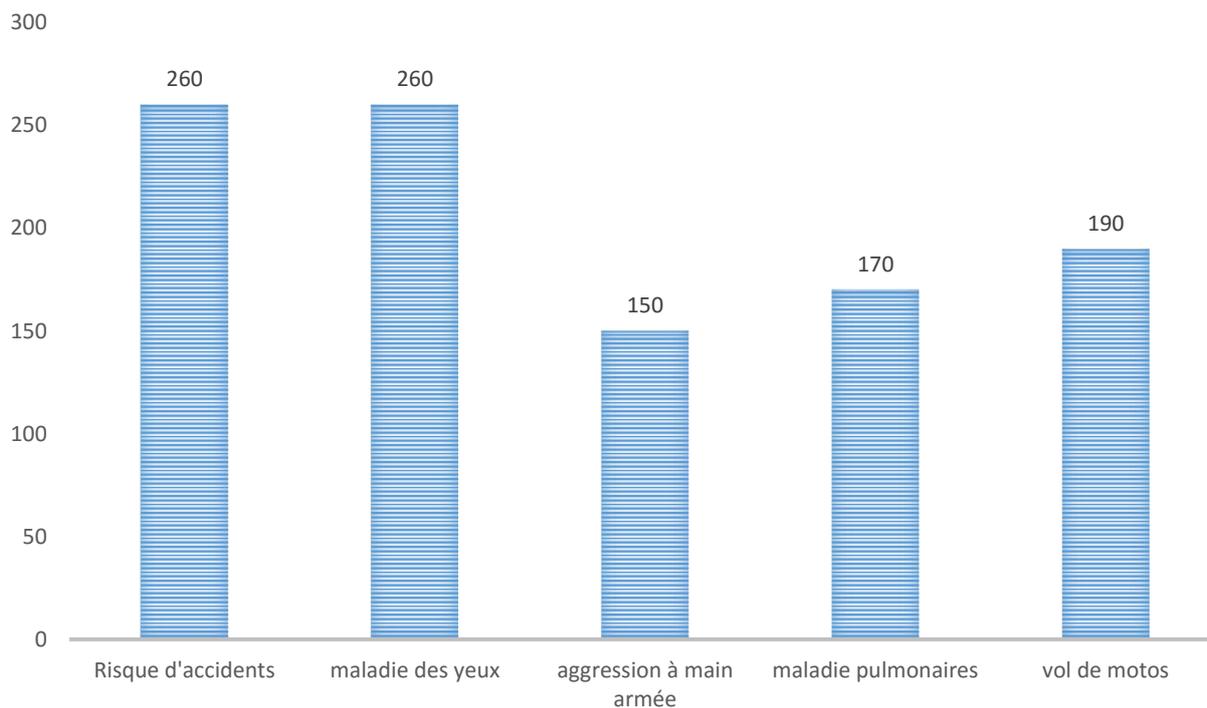
Problèmes	Risques d'accidents	Maladie des yeux	Agression à main armée	Maladies pulmonaires	Vol de moto
Conducteurs de motos-taxis	260	200	150	170	190
Effectifs sur un pourcentage	300	300	300	300	300

Source : tableau réalisé à partir des données recueillies sur le terrain.

Le tableau ci-dessus présente les différents problèmes rencontrés par les conducteurs de motos taxis. On constate que les maladies pulmonaires et les maladies des yeux sont les plus récurrentes chez les conducteurs de motos taxis. Cela s'explique par le fait qu'ils inhalent à longueur de journée la fumée qui s'échappe du tuyau d'échappement et se loge dans les poumons. Les maladies des yeux résultent du simple fait que les yeux des conducteurs des motos taxis ne sont pas protégés¹⁶. À côté des maladies, on a aussi agressions à mains armées et le vol des motos qui sont monnaie courantes dans la ville de Bertoua. Les données de ce tableau ont permis de construire le graphique ci-dessous.

¹⁶Atangana Onana Nestor, 30 ans, médecin généraliste a Bétaré Oya, Bertoua, 20 juin 2022.

Graphique n° 15 : Récapitulatifs des problèmes rencontrés par les conducteurs de motos taxis de la ville de Bertoua



Source : Graphique construite à partir des informations récoltées sur le terrain.

Ce graphique ressort le niveau des problèmes de santé, des agressions et des vols de motos. L'on constate un fort taux de croissance des risques d'accident estimés à 85%, suivi des maladies liées à la vue et des vols de motos estimé à 65%. Les agressions et les maladies pulmonaires se talonnent à 50% et 55%.

Les cas d'accidents de transport par motos-taxis surviennent lorsqu'interviennent des facteurs d'ordres techniques et/ou humains. Parmi les facteurs de ce chaos aucunement règlementé et parfois même orchestré par les acteurs prétendus de la sécurité routière, l'incivisme occupe la première place suivie de près par l'ignorance des règles de conduite et le mépris des consignes des agents de police en charge de la circulation¹⁷. Cependant, les raisons qui poussent à cette conduite insensée sont nombreuses : l'imitation néfaste et la consommation de stupéfiants, l'habitude et l'absence de véritable campagne de sensibilisation, la surévaluation de ses qualités premières de conducteurs aguerris, et le désordre urbain¹⁸. Ainsi, s'agissant des facteurs techniques, trois grands éléments ont su retenir notre attention.

¹⁷Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration des motos taxis...p. 306.

¹⁸Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration des motos taxis...p. 307.

Tableau 14 : Comparaison entre les accidents occasionnés par les motos-taxis et les autres modes de transports dans la ville de Bertoua

Critères de comparaison	Taux d'accidents causés par les motos	Taux d'accidents causés par les autres modes de transports
Nombre d'accidents pour 100 habitants	90 % nombre élevé	65% nombre élevé
Dommmages matériels	85% fréquent et important	55% important
Dommmages corporels	70% fréquent et souvent grave	35% souvent grave mais pas fréquent comme les motos taxis
Causalités	-conduite dangereuse -non-respect du code de la route -surcharge -conduite en état d'ivresse	-excès de vitesse -non-respect du code de la route -fatigue -conduite en état d'ivresse
Impacts	Coût important en termes de traitement médical et d'assurance	Coût important en termes de réparation des véhicules et d'indemnisation des victimes

Source : Tableau conçu à partir de l'enquête réalisé sur le terrain.

L'étude de ce tableau renseigne que les accidents enregistrés dans la ville de Bertoua sont aussi bien l'œuvre des conducteurs des motos taxis que celle des autres transporteurs à quelques exceptions près que le taux d'accident est plus élevé chez les conducteurs d'engins à deux roues. Les dommages matériels et corporels sont fréquents, importants et souvent graves chez les conducteurs de motos. Par ailleurs au niveau des autres modes de transports, les dommages sont importants, souvent graves mais pas fréquents. Quelquefois causé par une conduite dangereuse, des excès de vitesses et du non-respect du code de la route, ces différents accidents impactent le quotidien des concernés à travers le coût important en termes de réparation des véhicules, des soins médicaux et d'indemnisation des véhicules.

2.2 L'absence d'éclairage et le mauvais état des routes

Ce sont des aspects à ne pas négliger dans le recensement des causes d'accidents de circulation dans la ville de Bertoua. En effet, dans le centre-ville de Bertoua tout comme en périphérie, les lampadaires sont quasi-inexistants, d'où les déplacements difficiles des usagers et des motos-taxis dans la nuit. Cet état de chose ne vient qu'aggraver les risques d'accidents de la circulation et d'agressions physiques, dont les principales victimes sont les piétons, les conducteurs d'engins et les usagers.

Les routes, quant à elles, ne sont pas bitumées et sont de ce fait exposées à tout type d'érosion. Celle-ci dégrade davantage les routes et les rends pratiquement inaccessibles pendant les saisons pluvieuses. À cette période, les routes sont glissantes et favorisent les accidents

surtout lorsque la qualité des pneus est défectueuse. Les motos taximen n'ayant pas subi, pour certains d'entre eux, une formation adéquate pour l'obtention du permis de conduire sont exposés aux chutes suite à une mauvaise manœuvre. Ils sont forcés de tout faire, afin d'éviter les fissures, cassures ou crevasses et flaques d'eau en saison pluvieuse. Cela ne peut se faire sans incidents tant pour les conducteurs que pour les passagers.

2.3 La surcharge et le non-respect des mesures de protection corporelles

Surcharger un véhicule revient à imposer une charge excessive, un très grand fardeau au véhicule. Plus une moto est en surcharge, plus sa distance de freinage est allongée. Même en roulant prudemment, la surcharge peut provoquer une perte d'adhérence ou encore un déséquilibre de la moto. En combinant tous ces facteurs, une perte de contrôle est possible et le risque d'accident augmente très sensiblement¹⁹. La surcharge est perçue ici lorsque la moto transporte plus de deux personnes, c'est-à-dire le conducteur et l'usager.

Elle est une pratique peu recommandable parce qu'elle occasionne des accidents souvent plus graves et parfois mortels pour la plupart. Le fait d'imposer à ces engins des charges anormales ne garantit pas l'équilibre, ni une bonne manœuvre. On comprend dès lors la facilité et la fréquence avec laquelle les accidents dus aux surcharges se produisent dans les villes et villages. De ce fait, elles font l'objet d'une répression policière très sévère, mais apparemment pas assez dissuasive pour que les conducteurs ne s'y livrent qu'à leur guise²⁰.

Tel que mentionné dans l'article 13 du décret N° 2013/7016/PM du 30 juillet 2013 modifiant et complétant certaines dispositions du décret N° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 qui fixe les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux, toute mototaxi doit disposer de deux casques de protection pour le conducteur et le passager devant protéger leur tête en cas d'accident. Il a été démontré que le port du casque réduit de 25 à 50% le nombre des traumatismes crâniens graves et mortels chez les motocyclistes²¹. Toutefois, ceux respectant cette norme sont peu nombreux dans la ville de Bertoua. Les raisons avancées diffèrent d'un conducteur à un autre. Pour certains, le port du casque chauffe la tête et ne permet pas de bien respirer²² et pour d'autres, cela bouche aussi les oreilles²³ et ce n'est pas du tout hygiénique et les prix qui oscillent entre 15000 et 20000 frs CFA/casque ne sont pas pour

¹⁹Kalieu, " Surgissement, prolifération et intégration des motos taxis...p. 310.

²⁰Ibid

²¹Ndjoukya, "Les défis de la sécurité routière en milieu urbain...", p. 56.

²²Massa Roland, 29 ans, conducteur de moto, Bertoua, 20 février 2022.

²³Bieng Florent, 35 ans, conducteur de moto, Bertoua, 12 avril 2022.

faciliter les choses. La plupart de ces engins roulent sans aucune protection, ni pour les chauffeurs, ni pour les clients. La conséquence en est qu'au moindre choc les occupants de la moto s'exposent à des blessures ou à la mort.

Les autorités municipales de la ville de Bertoua recommandent aux conducteurs de motos-taxis de porter des chaussures hermétiquement fermées comme des bottes, des tennis par exemple afin de les épargner des éventuels chocs contre le goudron et se faire des blessures de tout genre. Mais, cela n'est pas toujours respecté par certains conducteurs de motos. Il y en a qui conduisent avec des chaussures ouvertes qui sont pour la plupart du temps des sandales n'assurant pas une pleine protection des pieds.

Les conducteurs de motos-taxis sont souvent de nature violente lorsqu'ils sont confrontés à des situations conflictuelles. Par exemple, le 10 juillet 2014 à Yaoundé, les conducteurs de motos-taxis se sont rendus dans les services annexes de la mairie de Yaoundé 4 pour récupérer leurs engins²⁴. Ils n'ont pas hésité à détruire le portail d'entrée pour se saisir de leurs motos et pouvoir s'enfuir. Malgré l'intervention des forces de l'ordre, une violente bagarre s'en est suivie entre les belligérants. Cette friction est le résultat d'une opération d'assainissement et de saisie des motos non conformes.

Photo n° 13 : Représentation de la surcharge sur une moto



Source : cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua, 20 Février 2022.

²⁴G.W. Epoh Ndoma, " L'Activité de moto taxi à Yaoundé : une contribution à la compréhension de l'insécurité sur la voie publique, Mémoire du Diplôme de Conseil Principale de la Jeunesse et des Sports, Institut Nationale de la Jeunesse et des Sports, année académique 2010-2011. p. 62.

Ce cliché illustre à suffire la surcharge sur une moto. À l'origine, les motos sont conçues pour transporter deux personnes ou trois au maximum. Mais sur cette image, on constate que cette moto qui, à première vue, a été rallongée s'apprête à transporter sept personnes. Comme on peut aussi le constater, aucune de ces cinq personnes ne porte un casque de protection. Bref, cette image est une illustration de la violation des règles de bases de sécurité.

2.4 L'absence de campagne de prévention routière et l'habitude

Pour bon nombre de conducteur de taxi et de motos-taxis, la promotion du permis de conduire et l'organisation de cette activité passe nécessairement par une véritable campagne de conscientisation des motos-taximen. Ils ne songent pas aux opérations de communication ou encore de contrôle sporadique et scrupuleux, mais suggèrent la mise en place d'une politique nationale de sécurité routière. À Bertoua, les services départementaux en charge des transports routiers avouent leur incapacité à mener à bien une véritable campagne de sensibilisation à cause de leurs effectifs fort réduit, ils se contentent ainsi de simples actions spontanées sur les axes interurbains²⁵.

Il faut aussi noter que tout au long de leur carrière, les usagers de la route plus précisément les conducteurs de moto ont pris l'habitude de faire et de conduire sans réel mesure de prévention et de sécurité. Ils se sentent invincibles. Pour eux, la routine de leur quotidien en tant que conducteurs de moto à deux roues rime particulièrement avec expertise. Ils ont d'ailleurs mis au point une technique qui leur permet de se faufiler encore plus rapidement entre les voitures : le guidon plié ou tordu.

Pour les agents de l'ordre, cela devient alors un casse-tête incessant car les conducteurs acquièrent par là une vitesse encore bien plus extrême qu'au départ même quand ils peinent à manipuler ce guidon qu'ils ont eu même à tourner. Cette pratique se développe encore plus rapidement chez les jeunes en quête de sensations fortes donc la soif ne s'éteint réellement qu'après un accident fort regrettable.

2.5 Vol des motos chez les conducteurs de motos-taxis de Bertoua

Les exploitants de motos-taxis ne sont pas pour autant des 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. Le malfrat ou les malfrats sollicitant un conducteur, lui propose une somme alléchante pour le déposer à sa destination.

²⁵Messabiem Nadège, 42 ans, Agent communal, Bertoua, Juin 2022.

Une fois le marché conclu, et que le chauffeur entre dans la zone obscure ou isolée, il l'assomme à l'aide d'un gourdin, s'ils ne l'abattent 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 régulièrement²⁶.

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 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 propriétaire²⁷. Face à cette insécurité noctambule qui se veut de plus en plus grandissante, et formée au tour de l'activité de motos-taxis, 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 motos-taxis. La question de l'insécurité dû à cette activité, n'a cessé d'être si préoccupante à en croire le Cameroun tribune parue de 14 juin 2013 titré : « Bertoua, un moto-taximan assassiné »²⁸. 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.

2.6 Les agressions nocturnes

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 publique 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 formes²⁹. Dans la nuit, les clients sont souvent détournés de leurs destinations sous prétexte d'emprunter un chemin plus court, éviter les tracasseries des patrouilles nocturnes des forces de maintien de l'ordre, ou encore pour éviter les routes dangereuses. Aussi, la victime est amenée à un endroit propice à l'agression (endroits déserts, pistes peu éclairées), où elle est dépouillé de ses biens

²⁶ 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, 02 février 2022.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Pierre C., « Bertoua, moto-taximan assassiné », In, Cameroun Tribune, N°10362/6563, 14 Juin 2013, p. 16.

²⁹ *Ibid.*

et abandonné³⁰. Parfois aussi, le conducteur de motos-taxis joue à la victime pour masquer sa connivence avec les malfrats. Les motos-taximen sont responsables directement ou indirectement de la recrudescence de l'insécurité. Selon les usagers de motos-taxis de cette ville, un grand nombre de bandit utilisent ce métier de conducteur de motos-taxis comme couverture de leurs activités de banditisme. 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 motos-taxis or c'est pour faire autre chose³¹.

Plusieurs raisons semblent expliquer, les différentes attitudes de ces conducteurs de motos-taxis spécialistes de la nuit qui se livrent à cette pratique. Nous pouvons ici citer entre autre, la situation de pauvreté matérielle et financière, issue pour la part des familles à revenu limitée et 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 le quitter si tôt après un capital obtenu. Ainsi, dépouiller les passagers de leurs biens constitue un moyen pour s'enrichir rapidement.

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 personnes³². Ceci explique la méfiance d'une certaine couche de la population à l'égard des conducteurs de motos-taxis dans la mesure où, elles ne sont pas toujours en sécurité avec eux malgré le grand service qu'ils leurs rendent. Les plaintes vis-à-vis de ce secteur d'activité n'ont cessé d'être formulées par les usagers de la ville victime de ces abus.

2.7 Le non-respect du code et civilités de la route.

L'immense majorité des conducteurs de motos-taxis sont plus préoccupés par le gain du revenu journalier et empiètent sur les règles 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

³⁰Bonda 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

³¹Ngomané Armand, 31 ans, conducteur de moto-taxi dans la ville de Bertoua, Italie, 14 février 2022

³²Moussi 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.

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 journée³³. L'image ci-dessous atteste le fait que les conducteurs de motos-taxis roulent en non-conformité du code de la route.

Photo n° 14 : Dépassement dangereux d'une moto sur la voie publique



Source : Cliché Damaris Blanche Zeh Mindjeng, Bertoua 25 mars 2022.

Ce cliché présente une moto en plein dépassement face à un camion transportant des planches de bois. A la vue de cette image, l'on peut, en déduire que les causes des accidents de circulation sur la voie publique sont pour la plupart le dépassement incontrôlé des conducteurs de motos-taxis face aux autres conducteurs présents sur la voie. Ce type de dépassement cause des blessés graves lors des accidents et parfois des morts restent sur le bitume.

3. Les tracasseries policières

Les forces de l'ordre, chargées de la protection routière telles que la police routière et la gendarmerie nationale constituent un véritable frein aux yeux des conducteurs et des opérateurs des motos-taxis. Elles forment des barrières non pas pour contrôler l'état des engins, ni même

³³ 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, 12 Janvier 2022.

vérifier la validité des pièces et des dossiers encore moins de s'assurer de la conformité de l'identité des clients, mais plutôt pour rançonner les conducteurs des véhicules et se faire de l'argent sur le dos de ces derniers.

À chaque passage aux différents points de contrôle, surtout au sortir de la ville et dans certains villages, une moto-taxi ou un taxi doit déboursier la somme de 500 frs au check-point pour des taxes inconnues et le ticket ou reçu n'est valable que pour une journée pour tout conducteur qu'il ait les pièces de l'engin ou pas³⁴. Parfois les conducteurs des motos-taxis ou des taxis peuvent se retrouver en train de payer deux tickets de paysage simplement à cause d'une relève d'agent travaillant au même check-point. "Ayant payé à la première équipe, ils se doivent aussi de payer un autre ticket à la deuxième équipe. Les motos-taxis désertent ainsi les zones sous contrôle de la gendarmerie pour se faufiler sur les pistes et des sentiers dans le but de pouvoir échapper à ces barrières et pour se concentrer dans la desserte des sous quartiers" affirme Mohamadou Boubakary.

Il est courant de voir la même moto ou le même taxi être interpellé plus d'une fois et se faire retarder pour des motifs imaginaires. D'après les conducteurs de ces engins, le constat qui s'en dégage est que les motos en règle ont bien plus de problème avec les forces de l'ordre que celles effectuant clandestinement leur activité³⁵. Quand on sait bien que les pièces à réunir sont assez nombreuses et coûteuses et que la somme de 25000 ou encore 35000 dans des auto-écoles est versée pour l'obtention d'un permis de conduire. Cela ne garantit rien devant ces agents. C'est donc ce triste constat qui découle des dires des conducteurs des engins à moto et qui ne les incite pas à se conformer à la réglementation.

La qualité des interactions et les attitudes des acteurs du contrôle des transports, de prévention et d'entretien routier sont davantage portées vers l'appât du gain, se traduisant ainsi par le monnayage routier, les soustrayant de l'effectivité de leur action de sécurisation routière. Ces problèmes auxquels fait face le transport urbain ont pour conséquences directes la limitation des moyens de transports en termes de quantité, la mauvaise qualité des transports (les surcharges, la mixité de transport, la qualité des transporteurs, et la qualité des moyens de transports...).

4. Le non-respect de l'âge exigé aux conducteurs de motos-taxis

Conformément au décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux, l'âge requis du conducteur de

³⁴Bilong Yasse, 46 ans, conducteur taxi, Bertoua 2^{ème}, Septembre 2021

³⁵*Idem.*

motos-taxis est de 18 ans minimum et cela est clairement stipulé dans son article 11. Or, cette réglementation est simplement méconnue de la part des personnes exerçant ce métier. Selon une analyse des données collectées sur l'âge des moto-taximen, l'on a pu constater que deux d'entre eux sont compris dans la tranche de 15 à 19 ans. Lors des recherches sur le terrain, au travers d'une observation directe de cette activité, on apercevait des jeunes de moins de 18 ans qui s'adonnent à cette activité dans les rues de la ville de Bertoua. Pour la plupart, ils ne disposent pas de chasubles identifiables à leur numéro octroyé par la communauté urbaine de la ville de Bertoua. Ils n'ont cependant pas les aptitudes, ni les potentialités requises, ni encore un permis de conduire et pour la grande majorité, aucune expertise.

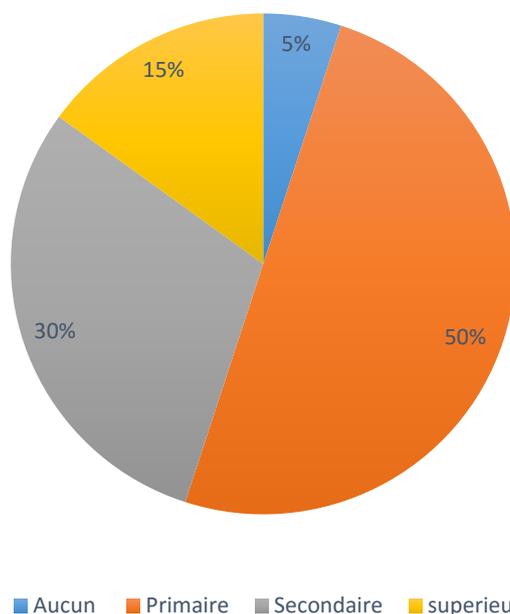
Certains se retrouvent dans les lieux à grands espaces tels que les routes de quartiers, les stades et les cours des écoles publiques pour ainsi apprendre la conduite et par la même occasion apprendre quelques rudiments. Ainsi, une à deux semaines plus tard, l'on se retrouve avec un nouveau conducteur de motos-taxis sans expérience véritable³⁶. Tout ceci dans l'unique but de pouvoir se faire de l'argent et ainsi subvenir aux différents besoins de la famille au mépris des textes et lois en vigueur. Ils sont habités par une insouciance et un penchant naturel à prendre des risques. La moto-taxi devient dès lors pour eux un moyen de s'affirmer en tant qu'homme aux yeux des autres et d'avoir une certaine estime de sa propre personne. Il existe autant de gestes comme ceux qu'on a pu dénombrer. Par conséquent, ces comportements ne sont pas sans effets sur la voie publique vu les nombreux accidents et décès observés dans la ville de Bertoua.

5. Le niveau de scolarisation

Les artisans et les professionnels du transport sont pour la plupart de plus en plus scolarisés. Dans la ville de Bertoua, l'on se rend bien compte, que la plus grande partie de ceux qui font la moto ont un niveau scolaire au-dessus de ceux des années antérieures. En dehors de ceux-ci, on retrouve certains qui ont pu avoir un baccalauréat, mais ils sont rares. Le contrôle technique obligatoire pour les conducteurs, lorsqu'il existe, est souvent contourné par de nombreux stratagèmes. Dans un contexte marqué par une certaine incertitude au niveau des transporteurs de motos-taxis, il n'est pas étonnant que les conducteurs d'engins à deux roues rechignent à se plier à la réglementation. Si personne ne le fait comment espérer que la classe la plus défavorisée le fasse ?

³⁶Mohamadou Boubakary, 36 ans, président régional du SNMTAC- antenne Bertoua, Bertoua, juin 2022.

Graphique n° 16 : Représentation du niveau d'étude des conducteurs de motos taxis dans la ville de Bertoua



Source : graphique réalisé à partir des données recueillis sur le terrain.

Ce graphique présente un contraste saisissant. La plus grande partie des conducteurs de motos taxis dans la ville de Bertoua ont faits des études supérieures. Cette forte présence des étudiants dans le secteur des motos taxis n'est pas une réalité propre à la ville de Bertoua, elle est à l'image du pays tout entier et révèle les difficultés liées à l'emploi.

Ce graphique nous permet aussi de faire un autre constat 95% des conducteurs de motos taxis dans la ville de Bertoua ont au moins un niveau primaire.

6. La pollution

Les dégâts environnementaux liés aux transports urbains sont nombreux : de la pollution de l'air et des sols en passant par la pollution sonore et olfactive³⁷. Les nuisances sonores et olfactives sont celles qui affectent le plus les centres villes comme ceux de Bertoua, Douala, Bafoussam ou encore Sangmélina. La présence des motos les a fortement aggravées. De nos observations, l'on peut en déduire qu'elles sont différemment ressenties.

En périphérie, on les ressent à peine, elles sont quasiment inexistantes. Les populations interrogées dans les villes suscitées affirment, avec véhémence, redouter les accidents de

³⁷Relative à l'odorat, la capacité de sentir les odeurs et les essences aromatiques ou tout autres odeurs.

circulation ou encore les chutes de moto. La pollution atmosphérique³⁸ et le bruit se concentrent au centre-ville, où le trafic des motos est le plus important. De Nkolbikon en passant par le Carrefour face à face et le Carrefour Italie où les motos de lignes sont répandues (c'est un tronçon direct sans détour jusqu'à Enia et Mandjou), en dehors de quelques coups de klaxon et des vrombissements ponctuels, la moto récolte toutes les faveurs des populations³⁹. La nuisance liée à la moto est bel et bien présente, mais concentré dans le centre et sur les axes structurants ou le Trafic est important.

Les différents marchés de la ville de Bertoua (marché de Bertoua, marché Nden Nden, le marché de Bertoua 2^e et le marché de Mandjou) sont les plus exposés à la pollution sonore et olfactive. La densité première du trafic et le ralentissement du fait des embouteillages favorisent l'émission des gaz toxiques et du bruit que tous les commerçants et les populations trouvent assourdissant⁴⁰. Du fait de la densité du trafic, les grands carrefours de la ville de Bertoua tels que face à face, le carrefour de la cathédrale, Yademe, Italie, Ngaikada, Enia, Mandjou, Bertoua 2^e, Mokolo 4 sont les carrefours les plus exposés aux bruits de la circulation. L'usage abusif et inhabituel du klaxon aggrave encore plus ces nuisances sonores. Leur intensité est variable : le matin, c'est le sommet avec des grands départs ; l'après-midi, l'on note une accalmie relative et le soir, avec des grands retours les choses s'accélèrent à nouveau⁴¹.

Selon les autorités sanitaires, les conducteurs de motos-taxis bien plus que les conducteurs de taxi et de *clando* sont susceptibles d'être plus exposés aux maladies respiratoires (la toux, le rhume, la grippe, la tuberculose, l'asthme, des éternuements, infections pulmonaires, la bronchite etc.) que les autres citoyens. Bien que le lien scientifique, la causalité entre l'apparition de certaines pathologies et la présence des motos ne soit pas encore établi, la seule activité des motos-taxis rend la santé des conducteurs de ces engins vulnérable et précaire. De par leur exposition constante au froid, ils risquent les maladies respiratoires telles que la bronchite, l'asthme, et la pneumonie. De de leur station assise, ils risquent tout aussi des maladies vasculaires tels que la varice. Cela diminue leur espérance de vie qui, pour la plupart, est de 45 ans contre 65 ans pour le reste de la population⁴².

³⁸ À Douala une étude de TRACTEBEL sur la qualité de l'air a détecté les polluants suivants : le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NOx), les hydrocarbures volatils (HCV), le dioxyde de soufre (SO2) et l'ozone (O3).

³⁹Viang Alphonse, 30 ans, conducteur de tricycle, Bertoua, 12 avril 2022.

⁴⁰Yanoussa, 40 ans, Médecin généraliste, Bertoua, 20 Juin 2022.

⁴¹Ongba Gabriel, 51 ans, inspecteur de police en service à la circulation au carrefour face à face, Bertoua, 12 juin 2022.

⁴² Atangana Nestor, 30 ans médecin généraliste à Bétaré-Oya, Bertoua, 20 juin 2022.

II. SOLUTIONS ENVISAGEABLES

Après la seconde guerre mondiale, le Cameroun a connu une triple croissance que sont une croissance urbaine, périphérique et automobile. Elle s'est traduite par des politiques urbaines axées avant tout sur le quantitatif, sur la base de doctrines rationalistes faisant table-rase du passé. Pour pallier les différents manquements liés à l'exercice de la fonction de moto-taximen, il est nécessaire tant pour l'État, les populations riveraines et les conducteurs des motos-taxis de promouvoir et mettre en application un certain nombre de résolutions qui peuvent aider à réguler cette activité, source de revenus.

1. Les autorités régissant les transports publics : au niveau de la communauté urbaine de Bertoua

Le décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 qui fixe et réaménage les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux dans les zones péri-urbaines et rurales sur l'ensemble du triangle national donne la responsabilité de l'organisation du transport urbain par motos-taxis aux collectivités territoriales décentralisées, par l'onction des communes. A ce titre, la commune urbaine de Bertoua (CUB) se doit de mettre l'accent sur le contrôle de conformité des pièces administratives et des conditions techniques de l'engin pour l'exploitation des motocycles à titre onéreux.

Depuis quelques années, la moto-taxi bénéficie de l'attention soutenue de l'administration. Cet intérêt reste néanmoins limité à des tentatives de régulation. Les opérations de comptage, d'identification et de sensibilisation se succèdent sans pour autant parvenir à poser un véritable diagnostic de la moto dans la ville. Les communautés urbaines et les municipalités en charge de la gestion et de l'organisation des transports admettent que les tentatives opérées se sont soldées par des échecs⁴³.

Pour parfaitement assimiler et mettre sur pieds une politique des transports et de mobilité, il est primordial qu'il existe des autorités compétentes en la matière. Au Cameroun, dans ce rôle, on retrouve le Ministère des transports (MINT), le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU), les communautés urbaines, à l'instar de celle de Bertoua et les communes⁴⁴. Les missions qui leurs sont assignées sont bien réparties.

Le Ministère des Transports se doit de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures législatives et réglementaires relatives aux transports, à la sécurité et à la prévention routière en liaison avec les autres administrations concernées. Il est aussi en charge

⁴³Messabiem Nadège, 42 ans, Agent communal, Bertoua, 20 Juin 2022.

⁴⁴*Idem.*

du suivi, de la mise en œuvre et de l'exécution du plan sectoriel des transports. Il participe à la formation professionnelle du personnel des transports urbains.

Le Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat s'occupe de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies de gestion des infrastructures urbaines en étroite collaboration avec le Ministère des Travaux Publics. Il a, en outre, à sa charge, l'élaboration et la mise en œuvre des différentes stratégies d'amélioration de la circulation dans les grands centres urbains avec les départements ministériels et les collectivités territoriales décentralisées concernés.

Les communautés urbaines sont, quant à elles, chargées de l'étude et de la gestion des programmes d'entretien des infrastructures et des réseaux routiers de moindre envergure. Elles assurent la gestion du domaine public routier. À cet effet, elles disposent d'un service dédié à la circulation et aux déplacements urbains, chargé de :

- établir la liaison avec tous les opérateurs du secteur des transports ;
- l'entretien et la gestion des différents équipements de transports ;
- mettre en œuvre la politique des transports et des déplacements urbains ;
- l'étude et de la réalisation des aménagements et des équipements nécessaires à l'application du plan de circulation ;
- réguler la circulation et éviter les franchissements dangereux ;
- fluidifier le Trafic motorisé ;
- sécuriser la traversée piétonne à proximité des zones marchandes ;
- réduire l'incivisme et les accidents ;
- encourager les conducteurs de moto à passer leur permis de conduire ;
- réconcilier les opérateurs motos et l'administration ;
- identifier les leaders des associations ou des rassemblements des motos-taxis pour des négociations futures afin d'établir un partenariat.

Pour accompagner les collectivités territoriales décentralisées, la loi sur la décentralisation du 22 juillet 2004 a transféré aux communes les compétences suivantes :

- les opérations d'aménagement ;
- la création et aménagement des espaces publics urbains ;
- l'organisation et la gestion des transports publics urbains ;
- la création et l'entretien des voiries municipales, et la réalisation des travaux connexes ;
- la réduction de la congestion ;

- le recensement des motos⁴⁵.

Les communes d'arrondissements doivent ainsi s'ouvrir aux motos taximen pour mieux se rapprocher d'eux et établir des règles de fonctionnement à travers lesquelles les chauffeurs se reconnaîtraient. Depuis 2013, les Ministères de la Jeunesse et de l'Éducation Civique (MINJEC) et celui de l'emploi et de la formation professionnelle (MINEFOP) sont tous les deux impliqués dans l'organisation et la professionnalisation du secteur des motos-taxis. En plus des communes et des communautés urbaines, ces ministères participent activement à l'élaboration d'une feuille de route pour les encadrer⁴⁶. L'organisation de l'activité des motos-taxis dans la ville de Bertoua mobilise en tout quatre ministères et une collectivité territoriale auxquels il faut rajouter des préfectures et les sous-préfectures.

Tableau 15 : Les structures étatiques en charge de l'encadrement de l'activité des motos taxis à Bertoua

Délégation Régionale des Transports	Bertoua 1 ^{er}	Sous-Préfecture	Préfecture
Délégation Régionale du Commerce			
Délégation Régionale de l'Economie de la Planification et de l'Aménagement du Territoire	Bertoua 2 ^e	Sous-Préfecture	Préfecture
		Mairie	Mairie
Délégation Régionale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle			

Source : tableau réalisé à partir des informations recueillies sur le terrain.

L'intégration est l'action d'incorporer un ou plusieurs éléments étrangers à un ensemble constitué, afin d'en faire un tout organique. Parler d'intégration revient à parler de l'incorporation au sein de la vie des populations l'utilisation des motos-taxis afin d'améliorer les conditions de transport de ces derniers.

⁴⁵Mohamadou Boubakary, 36 ans, président régional du SNMTAC- antenne Bertoua, Bertoua, 12 juin 2022.

⁴⁶Nouteza Kenfack, " Transport clandestin...", p.121.

1.1. L'intégration sociale

Elle renvoi à la place de la moto dans le système de mobilité du Cameroun. La moto s'est imposée dans le paysage urbain et il est désormais inévitable pour les municipalités à l'instar de celles de la ville de Bertoua de ne point composer avec les motos-taxis de façon harmonieuse.

Dans ce cas précis, elle est déjà largement engagée. Les motos-taxis sont acceptés par les populations pour le service rendu et les commodités qu'elles apportent. Toutefois, leur comportement et leur mépris de ce qui les entrave entachent leur image. Leur réputation de rebelles contraste avec leur rôle social. Leur pleine intégration sociale passera nécessairement par la construction d'une image valorisée des motos taximen. Le processus est de ce fait déjà engagée avec la mise sur pieds des formations et des sensibilisations portées à l'attention des conducteurs de motos-taxis dans la ville de Bertoua. Au-delà des discours, il faudra concevoir une politique nationale des motos-taxis à même d'encadrer leur développement à l'instar des programmes de sensibilisation et d'apprentissages à organiser de façon semestrielle afin que les conducteurs de motos-taxis soient à même de pouvoir mieux être sensibiliser.

1.2. L'intégration institutionnelle

Depuis des années, la moto-taxi bénéficie de l'attention soutenue de l'administration. Cet intérêt reste néanmoins limité à des tentatives de régulation; les opérations de comptage, d'identification et de sensibilisation se succèdent sans parvenir à poser un véritable diagnostic de la moto de ville. Les communautés urbaines en charge de la gestion des transports admettent que les tentatives opérées se sont soldées par des échecs. La véritable mise en place d'une intégration fonctionnelle et d'une intégration institutionnelle passe par la prise en charge des problèmes liés aux motos par un exécutif de conducteurs de motos capable de mieux gérer ce secteur d'activité. Car jusqu'ici la collecte des taxes n'engendre en effet aucune solution aux multiples problèmes de la moto et de l'insécurité routière.

2. Au niveau des conducteurs de motos-taxis

De nos jours, les motos-taxis sont de mieux en mieux acceptées par les populations pour les services rendus et les commodités qu'elles apportent. Toutefois, le comportement et le mépris que les conducteurs affichent à l'endroit de tout ce qui entrave leur route ne leur accorde pas une visibilité positive. Tout au contraire, cela entache leur image. Leur réputation de rebelles et de non conformistes contraste avec leur rôle social. Le processus de leur intégration sociale passe par la construction d'une image valorisant les motos-taximen.

La moto s'est très vite imposée dans le paysage urbain. Il est quasiment inévitable de nos jours de se passer de la moto⁴⁷. De ce fait, les municipalités se doivent de tout mettre en œuvre pour désormais composer avec la moto afin de promouvoir une politique nationale des motos-taxis à même d'encadrer le développement de ces derniers. Parmi les actions à mener, il faut noter l'instauration d'un véritable fonctionnement des syndicats chargés du bon fonctionnement de l'activité des motos-taxis ; la mise à la disposition des conducteurs de motos-taxis de la ville de Bertoua d'une couverture et d'une prise en charge sanitaire adaptée à leurs besoins sanitaires.

La couverture sanitaire ici signifie que chaque personne doit avoir accès à l'éventail des services de santé de qualité dont elle a besoin sans que cela ne génère pour elle des difficultés financières. Elle englobe la gamme complète des services de santé essentiels tout au long de la vie. Instaurer le suivi scolaire pour ceux des conducteurs n'ayant aucun niveau de scolarisation afin que ces derniers puissent bénéficier des bases requises pour pouvoir être capable de lire la majeure partie des documents qu'ils sont appelés à émarger et sur la hausse ou la baisse des taxes. La mise sur pieds d'un comité de contrôle et de régulation des âges et des personnes pouvant exercer le métier de motos-taximen est aussi un impératif. Cela permet d'éviter de voir des enfants de 16 ans sur des motos sans formation et sans expérience pour pouvoir exercer ce métier.

Les autorités gouvernementales peuvent aussi porter un regard sur les tracasseries policières, les amendes ou encore les taxes que ces derniers infligent aux moto-taximen et qui pour la plupart, n'ont souvent rien à voir avec les taxes et amendes réglementaires. L'État doit aussi promouvoir la multiplication des campagnes de prévention routière et la sensibilisation auprès des conducteurs. Ces sensibilisations peuvent aussi se faire dans les structures d'enseignement primaire, secondaire, supérieur et celles professionnelles avec l'instauration au programme des cours et des leçons portant sur la sécurité routière. Les moyens de communication comme la télé, la radio et les affiches sont aussi des techniques qui peuvent participer à la sensibilisation des usagers.

3. Contre la pollution

Les effets polluants causés par les klaxons et les vrombissements des motos-taxis sont un véritable problème pour l'environnement en plus des accidents causés par ces dernières qui dégradent les sols et la voie publique. Les autorités gouvernementales peuvent entrevoir de

⁴⁷ Nouteza, "Transport clandestin..." , p.123.

veiller à la baisse, voire l'éradication de certains des fléaux causés par ces motos. Pour cela, ils se doivent de : réguler les heures de passage des motos-taxis dans les quartiers et en zones péri-urbaines afin que les populations soient de moins en moins victimes de cette pollution sonore. les émissions de fumées toxiques des motos-taxis qui dégradent la couche d'ozone qui accentue les émissions de gaz à effets de serre en utilisant un boîtier inventé pour la circonstance.

Une fois installé sur la moto, il peut permettre au moteur de tourner au biocarburant, en l'occurrence au super éthanol 85. Mais il est aussi vrai que ce dispositif n'est pas à la portée de toutes les bourses. Les klaxons et les vrombissements de moto doivent être contrôlés que cela soit en ville ou même en zone rurale. Diminuer le taux de surcharge sur les motos ou dans les taxis pour diminuer favorablement le nombre d'accidents sur les routes, les cassures du goudron et la dégradation de l'environnement.

En somme, l'activité des motos taxis est aussi un véritable danger pour les populations qui empruntent ce moyen de locomotion. Dans une ville frontalière comme Bertoua où se retrouvent les ressortissants de la sous-région, il se pose un véritable problème de sécurité qui se caractérise par les agressions, les braquages à mains armées, du vol des motos. À cela s'ajoute la difficile organisation de cette activité qui fait du secteur des motos taxis un véritable "cocktail Molotov". Les pouvoirs publics essaient tant bien que mal de mettre un peu de l'ordre dans ce secteur à travers les différents décrets de la primature, des gouverneurs de régions et des délégués auprès des différentes communautés urbaines qui travaillent au jour le jour dans le but de viabiliser ce secteur. L'implication de ces autorités dans l'éducation, l'identification, la formation et le suivi des conducteurs des engins à deux roues viendrait à coût sûr apporter plus de sécurité et de rentabilité aussi bien pour les pouvoirs publics que les conducteurs eux-mêmes.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Au terme de l'étude portant sur les activités socio-économiques de la région de l'Est-Cameroun : le cas des motos taxis dans la ville de Bertoua de 1990 à 2019, il importe de rappeler que la question qui a servi de fil conducteur est celle de la contribution de l'activité des motos taxis au développement socio-économique des populations de la ville de Bertoua. De manière spécifique, cette étude avait pour objectif d'identifier les facteurs ayant permis la prolifération et le développement de l'activité des motos-taxis dans la ville de Bertoua, de présenter les acteurs de ce transport et son fonctionnement, de dégager les problèmes liés à l'exercice de cette activité et de proposer des solutions de remédiation.

L'activité des motos-taxis a été régulée pour la toute première fois avec la promulgation du décret du 95 /650/pm du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux dans lequel a été considéré comme motos-taxis tout véhicule d'autopropulsion à deux ou trois roues effectuant le transport des personnes à titre onéreux et donc l'exploitation est sanctionnée par la délivrance de la licence spéciale transport. Il a été ratifié par le décret n° 2008/3447/pm/du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux affectant les motos-taxis à la desserte des zones périurbaines et rurales, cette fois, sanctionnée par l'obtention d'une licence de transport de type S2 en plus d'une police assurance et d'une fiche d'acquittement de l'impôt libérateur.

Cette activité a engendré une catégorie professionnelle spécifique qui, bien qu'ancienne dans l'histoire du transport urbain et interurbain en Afrique, marque de son encre indélébile les villes africaines de par son extension dans les villes camerounaises. Du Septentrion au Sud en passant par la région de l'Est Cameroun, la moto-taxi a su au fil des années, s'implanter dans le quotidien des populations. Autour de cette activité s'est greffée une pléthore de petits métiers qui permettent aux populations de la ville de Bertoua de pouvoir prendre en charge leurs familles. Ces métiers sont entre autres ceux des garagistes et des mécaniciens qui assurent le maintien des motos ; des vendeurs de carburant à la sauvette ; des vendeurs de pièces détachées et même des grossistes grâce à qui cette activité prend de l'ampleur dans la ville de Bertoua.

Le transport par motos-taxis a su étendre son terrain d'action dans la ville de Bertoua en mettant sur pieds un système de desserte des populations, faisant ainsi de lui le transport par excellence de la ville de Bertoua, qui offre un service de proximité, de porte à porte, de transport scolaire et même de transport des vivres frais, encore appelé moto-grumier ; ceci permettant à ces conducteurs de motos taxis de contribuer non seulement au déplacements des personnes , mais aussi à faire des revenus qui font accroître le taux de développement économique de la ville de Bertoua. Ce transport regroupe en son sein des acteurs de divers ordres, à savoir les

conducteurs de motos (qui sont soit des propriétaires, soit des conducteurs à la solde d'un propriétaire), suivi des concessionnaires et enfin des propriétaires des motos qui font de ce secteur des transports, la plaque tournante du transport dans la ville de Bertoua.

De l'analyse et de l'interprétation des données recueillies, il ressort que cette activité favorise l'essor économique de la ville et que le gouvernement veille au respect de la réglementation en vigueur au sujet des motos-taxis au travers des campagnes de prévention routière et de sensibilisation à la réglementation encadrant l'exploitation des motos-taxis dans la ville de Bertoua. Le transport par motos-taxis est une entité nécessaire à la mobilité des biens et des personnes. Il lutte contre le chômage en essayant de promouvoir des valeurs telles que le travail et la débrouillardise. Cela est perceptible à travers le nombre d'emplois directs et indirects qu'il génère au fil des années, permettant ainsi aux populations de se mouvoir financièrement.

Comme tout mode de transports, l'exercice de l'activité des motos-taxis fait face à de nombreux problèmes tant sur le plan infrastructurel, environnemental que sanitaire, mais aussi au niveau des autorités municipales et policière de la ville de Bertoua. La moto-taxi est une gêne pour la circulation urbaine. Les conducteurs, pour la plupart, exercent dans l'illégalité sans pour autant bénéficier d'une permission et ne possédant ni permis, ni assurance, encore moins une immatriculation et dans le total mépris de la réglementation de cette activité. Cette situation est à l'origine de nombreux conflits entre les conducteurs de motos-taxis et des policiers exerçant dans la ville de Bertoua. Le désordre urbain que crée cette activité amène les policiers municipaux à faire des saisies des motos-taxis qui ne respectent pas les règles de circulation et de conduite dans la ville. Cette activité est à l'origine de nombreux accidents de la circulation et représente entre autres une source de nuisance sonore et olfactive tant pour les conducteurs que pour les populations. Les acteurs majeurs de cette activité que sont les conducteurs de motos-taxis, ne sont pas pour la plupart affiliés à un syndicat. Pourtant, ces derniers sont là pour s'assurer que les conducteurs de motos taxis soient encadrés et sachent quels sont leurs droits et devoirs envers la société et leurs passagers.

Les résultats de cette étude permettent de comprendre les stratégies à mettre sur pieds pour mieux structurer l'activité des motos-taxis dans la ville de Bertoua, en particulier, et dans le milieu urbain, en général. Afin de parvenir à la fin de l'insécurité routière, il faut passer non seulement par une analyse du comportement, des besoins et des réalités quotidiennes que vivent les motos-taximan, mais aussi par le soutien, la formation, l'encadrement et la responsabilisation de ces derniers à travers des formations en conduite, en entrepreneuriat et en éducation à la citoyenneté. Ils doivent recevoir la culture de la paye des taxes et des impôts, la

culture du savoir, du dialogue pour mieux s'adresser tant à leurs clientèles qu'aux agents de la police routière et municipale. Cela permet d'éviter qu'ils soient toujours la cause des querelles et des bagarres avec ces autorités et avec les autres conducteurs de taxis ou avec leurs clients. L'instauration des campagnes de sensibilisation sur l'importance de l'exercice de ce métier et sur son impact dans la lutte contre le chômage serait une aubaine. De nos jours, on observe le rythme avec lequel les ménages se procurent eux-mêmes des motos-taxis à usage personnel dans la ville de Bertoua tout comme dans les villes de Yaoundé, de Douala, et de Bafoussam. Cela amène à penser que le transport par motos-taxis va devenir le mode de transport urbain le plus utilisé par les populations, dont la majorité constitue les ménages n'ayant pas de voitures. Cette situation favorise ainsi l'expansion de l'utilisation des motos-taxis dans la ville de Bertoua.



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'étudiante **ZEH MINDJENG Damaris Blanche**, matricule **15C393** est inscrite en Master II dans le dit Département, option Histoire Economique et Sociales. Elle mène, sous la direction du **Pr. André TASSOU (Professeur Titulaire)**, une recherche universitaire sur le thème : « *L'apport socio-économique des moto-taxis dans la ville de Bertoua (1985-2013)* ».

Nous la 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 30 NOV 2021

Le Chef de Département

Edouard Bokagne
Bokagne Betobo Edouard
Maître de Conférences

Annexe n° 2 : Questionnaire d'enquête

- 1) Vous êtes ! Un homme Une femme
- 2) Quel quartier de la ville de Bertoua habité vous ?
- 3) Quelle est votre tranche d'âge ?
- 18 à 25 ans 25 à 35 ans 35 à 45 ans
- 45 à 60 ans
- 4) Quel est votre niveau d'étude ?
- Aucun Primaire Secondaire (6^{ème} -
3^{ème}) Universitaire
- Secondaire (2nd cycle)
- 5) Quelle est la raison derrière le choix de ce métier ?
- Chômage Licenciement
- Par Imitation Autres _____
- 6) Depuis combien de temps exercez-vous cette activité ?
- _____
- 7) Vous êtes conducteur de Moto
- À temps plein À mi-temps
- 8) Pensez-vous changer de métier
- Oui Non Je ne sais pas
- 9) Avez-vous déjà exercé un autre métier
- Oui Non
- Si Oui lequel : Êtes-vous propriétaire de votre moto
- Oui Non
- Si non à qui appartient-elle ?
- _____

10) Quel est votre secteur principal d'activité ?

Bertoua 1^{er}

Bertoua 2^{ème}

Mandjou

11) Quels sont les problèmes que vous rencontrez ?

La police

Les accidents

Les impôts

Le vol

Autre

12) Avez-vous un permis ?

Oui

Non

13) Avez-vous déjà eu des accidents ?

Oui

Non

Si

oui

combien

?

14) Quelle était la nature de l'accident

Collision avec une moto

Collision avec une voiture

Collision avec un piéton

15) Que faites-vous pour assurer la protection, la sécurité de vos passagers ?

Je ne fais rien

Je respecte le code de la route

Je porte un casque

Je roule à vitesse limité

16) Faites-vous parti d'un syndicat ou d'une association professionnelle ?

Oui

Non

Si oui laquelle : _____

17) Comment votre syndicat peut-il améliorer son action auprès de vous ?

Subventionner l'obtention du permis

Subventionner l'obtention de la carte grise

Pour les Utilisateurs

- 1) Vous êtes : Un homme Une femme
- 2) Vous habitez quel quartier de Bertoua ?
- _____
- 3) Selon vous votre quartier de résidence est-il accessible par moto
- Oui Non
- 4) Votre tranche d'âge :
- 16 - 20 ans 20 - 35 ans 35 - 45 ans 45 - 60 ans
- 5) Avez-vous une expérience dans une activité professionnelle
- Oui Non
- Si oui laquelle : Quel mode de transport utilisez-vous précisément ?
- Marche Moto taxi Vélo Taxi
- Autre
- 6) A quelle Période utilisez-vous la moto ?
- En semaine (Lundi à Vendredi) Le Week-end Tout le temps
- 7) Combien de fois utilisez-vous la moto ?
- Jamais 3 à 5/Jours 1 à 3 / Jours Rarement
- 8) De votre point de vue les motos sont-elles adoptées à vos besoins
- Oui Non Souvent
- 9) Doit-on maintenir les motos- taxis dans la ville ?
- Oui Non
- 10) Quels inconvénients trouvez-vous à l'utilisation des motos ?
- Risque élevé d'accidents Excès de vitesse
- Absence de protection Autres

Annexe n° 3 : sanctions suite aux infractions routières

Infractions additionnelles relatives au moto-taxi décret n° 94/333pm du 02/février 1994

1- conduite sans permis	3600 FCFA
2- conduite sans âge requis	3600 FCFA
3- conduite sans port de casque	3600 FCFA
4- défaut de la licence spéciale de transport	3600 FCFA
5- défaut de la carte bleue	3600 FCFA
6- défaut de visite technique	3600 FCFA
7- défaut de paiement des droits et taxes prévus par la réglementation en vigueur en matière de transport pour l'exploitation d'une moto-taxi.....	3600 FCFA
8- Défaut de dispositif d'équipement d'une moto-taxi (couleur jaune, paire de pose pied, trousseau de dépannage, deux rétroviseurs, deux places assises, dispositif complet d'éclairage et signalisation, dispositif de freinage, d'avertisseurs sonores, deux casques, boîte à pharmacie.....	3600 FCFA

Source : Ministère des Transports

Annexe n° 4 : 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;

Décète:

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) ci-dessus 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 moto taxi " 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) ci-dessus 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.
- Être 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 motocycle 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 : Ministère des Transports

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 les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux

Le Premier ministre, chef du gouvernement décrète

Chapitre I - Dispositions générales

Article premier - le présent décret fixe les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles appelés « motos taxis », effectués au transport publics de personnes dans les zones périurbaines et rurales.

Art. 2- Est considéré comme moto taxi, tout véhicule d'autopropulsion à deux ou trois roues, sans side-car, effectué au transport public de personnes.

Art. 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

Art. 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'acquiescement de l'impôt libérateur. (2) La visite technique visées à l'alinéa (1) n'est pas exigible pour les motos taxis, à l'état neuf de moins de six mois.

Section I- De la délivrance de la licence spéciale de transport de catégorie S2

Art. 5- La licence spéciale de transport de catégorie S2 est délivrée par le ministre chargé des transports à l'issue de l'examen favorable d'un dossier comprenant pièces ci-après :

- Une demande timbrée sur imprimé dont le modèle est définie 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 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 ;

Art. 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 jours francs, à compter de la date de dépôts du dossier pour se prononcer. (4) Passé de délai, et faute pour le délégué départemental des transports ou le chef de service régional des transports routiers de notifier ou requérant le rejet motivé de sa demande, la licence est réputée accordée.

Art. 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

Art. 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.

Art. 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. Comprend les pièces suivantes : - Une demande timbrée sur imprimé dont le modèle est défini par le ministère chargé des transports ; - Une copie certifiée conforme de la licence de transport de catégorie S2 ; - Une copie certifiée conforme de l'attestation d'inscription au registre des transports 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

Art. 10- (1) La carte bleue est délivrée par le délégué départemental des transports ou, selon le chef de service régional des transports routiers territorialement compétent dans un délai maximum de deux 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 correspondant, sans que cette validité puisse excéder un an.

Section III- des conditions d'exercice de la profession de conducteur de moto-taxi Art.11-

(1) Tout conducteur de moto taxi doit remplir les conditions ci-après : - Être âgée de dix-huit 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 caractéristiques des motos taxis et de leurs équipements

Art. 12- (1) Tout mototaxi 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 mototaxi sont définies par les communes concernées.

Art. 13- (1) Tout mototaxi 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 paires de pose pieds ; - Un trousseau de dépannages ; - Un rétroviseur ; - Un dispositif complet d'éclairage et de signalisation ; - Un dispositif de freinage fonctionnel ; - Un avertisseur sonore ; - Un casque pour le passager ; - Un pare choc avant et arrière. (2) La conduite d'une mototaxi est subordonnée au port obligatoire d'un casque et d'un gilet. (3) La couleur de 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 centimètres à l'avant et à l'arrière et marqué du sigle de la commune de ressort du lieu d'exploitation, les numéros d'immatriculation et d'identification de la mototaxi.

- Section V - des sanctions

Art. 14 - (1) La licence de transport public par mototaxi peut faire l'objet de suspension ou de retrait par le ministre chargé des transports, sur proposition de la commission consultative départementale, pour l'un des motifs suivants : - Usage d'une licence de transport falsifiée ; - Utilisation d'un motocycle frauduleusement acquis ; - Exploitation d'une mototaxi sans police d'assurance valable ou 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 ; - Tout autre motif pertinent, sur proposition motivée de la commission consultative départementale. (2) La commission consultative départementale visée à l'alinéa (1) est organisée par acte du ministère chargé des transports. (3) La décision suspendant l'exploitation d'une licence de transport par mototaxi en fixe la durée, sans que celle-ci puisse excéder un an. (4) Toute décision de suspension ou de retrait de la licence de transport par mototaxi doit être motivée et notifiée au propriétaire de la licence.

Art.15 : Le permis de conduire de catégorie A ou le certificat de capacité de mototaxi peut faire l'objet d'une suspension ou d'un retrait par ministre chargé des transports sur avis de la commission consultative prévue à l'article 14 ci-dessus.

Art. 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 mototaxi lorsque celui-ci est l'auteur d'homicide et de blessures involontaires, telle que prévue à l'article 289 du code pénal.

Art. 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.

Art. 18 - Sans préjudice des sanctions plus sévères prévues par la législation et le réglementation en vigueur, les infractions aux dispositions du présent R369 du code pénal.

Chapitre III - Dispositions diverses, transitoires et finales

Art. 19 - Les modèles de demande de la licence de catégorie S2 et de la carte de transporteur routier par mototaxi 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.

Art. 20 - (1) Tout exploitant de mototaxi est tenu, dans un délai de six mois à compter de la date de publication du présent décret, de se conformer à ses dispositions. (2) Passé et faute pour l'exploitant concerné de se conformer auxdites dispositions, l'exploitation de la mototaxi mise en cause est réputée suspendue et traitée comme telle par les services compétents de la police routière.

Art. 21 - Sont abrogées des 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.

Art. 22 - Le présent décret sera enregistré et publié selon la procédure d'urgence, puis inséré au journal officiel en français et en anglais.

Yaoundé, le 31 Décembre 2008

Le Premier Ministre, chef du gouvernement,

(é) INONI Ephrain

Source : Ministère des transports

Annexe n° 6 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

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° 7 : 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 11092/089 du 04 mai 1992 précisant les attributions du Premier Ministre, modifié et complété par le décret n°95/145bis du 04 août 1995 .

Vu le décret no 201 1/408 du 09 décembre 201 1 portant organisation du Gouvernement,

Vu le décret n°201 1/409 du 09 décembre 201 1 portant nomination d'un Premier Ministre, Chef du Gouvernement .

U Le décret n°2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports ;

Vu le décret n° 2008/3447/10 M du décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux

DECRETE.

ARTICLE 1^{er}.- 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'acquiescement du droit de timbre automobile (vignette) ;
 • l'acquiescement 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).- (d) Toute motos-taxis 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) Ce port du casque et du gilet est obligatoire pour le ~~condu~~ 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 ce l'arrière et marqué du signe 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 motos-taxis 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 motos-taxis cas échéant, du Préfet territorialement compétent, pour l'un des suivants :

usage d'une licence de transport falsifiée ; utilisation d'un motorcycle 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 en place, en tant que de besoin, par le Préfet territorial (Président (Jurapétent

(3) La décision suspendant l'exploitation d'une licence A de transport par moto-taxi en fixe sans que celle-ci puisse exercer

(d) La décision de suspension ou de retrait de la licence de transport par moto-taxi doit être motivée et notifiée au titulaire de la licence.

Annexe n° 8 : 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 :

III - PROVINCE DE L'EST Département du Lom et Djerem

1 - Arrondissement de Bertoua 1^{er} 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, Kàigama.

2 - Arrondissement de Bertoua Ile 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 I, Ndong Mbome,

Grand Mboulaye, Sambu, Daïguene, Ndemnam, Boulembe, Gamboula, Moïnam, Dembo II, Gounte, Bazzama, Toungou

Article 2. - En attendant la nomination des chefs des circonscriptions administratives créées par le présent décret les sous-préfets en poste restent en fonction.

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

**Annexe n° 9 : Décret N° 2008/016 du 17 janvier 2008 portant Création de la
communauté Urbaine de Bertoua**

Le Président de la République, décrète :

Art. 1^{er}.

- (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^{er}
 - Commune de Bertoua IIème
- (2) Les communes visées à l'alinéa (1) ci-dessus prennent respectivement l'appellation « Commune d'arrondissement de Bertoua 1^{er} » et « Commune d'arrondissement de Bertoua IIème ».

Art. 3. Les limites et le ressort territorial de la commune d'arrondissement de Bertoua 1^{er}, dont le siège est situé à Nkolbikon, sont ceux de l'arrondissement de Bertoua 1^{er}.

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

Sources orales

N°	Noms et prénoms	Âges	Professions	Lieu	Date
1	Abdouraman	19 ans	Moto-taximen	Bertoua	20 février 2022
2	Abe Julie	43 ans	Ménagère	Bertoua	12 mars 2022
3	Alana Esterine	35 ans	Infirmière en soin de traumatologie	Bertoua	20 juin 2022
4	Atangana Onana Nestor	48 ans	Médecin généraliste	Bétaré-oya	12 juin 2022
5	Ayobame Frederick	25 ans	Moto-taximen	Koumé-bonis	18 mars 2022
6	Bamyo Collins	25 ans	Moto-taximen	Bertoua	18 mars 2022
7	Bella Sandrine	32 ans	Conductrice de tricycle	Bertoua	13 juillet 2021
8	Beyala Goufan Audrey	17 ans	Elève lycée classique de Bertoua	Bertoua	12 mars 2022
9	Bidjan Jordan	30 ans	Conducteur de taxi	Bertoua	12 juin 2022
10	Bieng Florent	35 ans	Moto-taximen	Bertoua	18 avril 2022
11	Bouba issa	21 ans	Moto-taximen	Koumé-bonis	20 février 2022
12	Bouba Mohamed	21 ans	Conducteur de motos-taxis	Bonis	20 février 2022
13	Ibrahim	56 ans	Moto-taximen	Bertoua	18 avril 2022
14	Issa	61 ans	Moto-taximen	Bertoua	20 juin 2022
15	Issa Booba	53 ans	Revendeur de motos TVS	Bertoua	12 juin 2022
16	Iya Bouary	30 ans	Conducteur de motos-taxis	Bertoua	20 mars 2022
17	Massa Roland	29 ans	Moto-taximen	Bertoua	février 2022
18	Mbassi Floribert	34 ans	Conducteur de taxi	Bertoua	12 juin 2022
19	Mboumassong Thierry	42 ans	Vendeur de pièces détachées	Bertoua	12 juin 2022
20	Mevo'o Amandine	27 ans	Etudiante	Bertoua	20 septembre 2022
21	Mohamadou Boubakary	36 ans	Président régional du SYNAMOTAC (Bertoua)	Bertoua	20 juin 2022

22	Moustapha	58 ans	Moto-taximen	Bertoua	20 juin 2022
23	Mpot	60 ans	Moto-taximen	Bertoua	20 juin 2022
24	Nangué Armand	33 ans	Secrétaire général du SYNAMOTAC (Bertoua)	Bertoua	12 juin 2022
25	Narmaye André	36 ans	Moto-taximen	Bertoua	20 septembre 2021
26	Ndinga Hyppolite	21 ans	Moto-taximen	Bertoua	20 mars 2022
27	Ndokaye Henry	42 ans	Moto-taximen	Bertoua	13 juillet 2021
28	Ndongo Paul	28 ans	Gardien de la paix	Bertoua	20 juin 2022
29	Ngono Odile	35 ans	Conductrice de tricycle	Bertoua	20 mars 2022
30	Ngono Thérèse	45 ans	Bayem-salam	Bertoua	12 juin 2022
31	Nkongodjem Estelle	16 ans	Elève au lycée bilingue	Bertoua	12 mars 2022
32	Pokam Beauclair	38 ans	Vendeur de pièces de rechanges	Bertoua	20 juin 2022
33	SisséCabrel	31 ans	Moto taximen	Bertoua	18 avril 2022
34	Sissé Gabriel	31 ans	Conducteur de motos- taxis	Bertoua	12 mars 2022
35	Souleyman (souley)	25 ans	Moto-taximen	Bertoua	16 décembre 2022
36	Souleymanou Ibrahim	25 ans	Moto-taximen	Bertoua	18 avril 2022
37	Tankeu Ulrich	40 ans	Grossiste	Bertoua	20 juin 2022
38	Tchumnue	60 ans	Conducteur de motos- taxis	Bertoua	12 juin 2022
39	Tchumnué	60 ans	Moto-taximen	Bertoua	12 juin 2022
40	Viang alphonse	30 ans	Conducteur de tricycle	Bertoua	18 avril 2022
41	Yang-Ze Junior	35 ans	Garagiste	Bertoua	20 juin 2022
42	Yanoussa	40 ans	Médecin généraliste	Bertoua	20 juin 2022
43	Messabiem Nadege	42 ans	Agent communal	Bertoua	20 juin 2022

44	Ongba Gabriel	51 ans	Inspecteur de police en service à la circulation au carrefour face à face	Bertoua,	12 juin 2022
45	Amina Djida	15 ans	Élève	Bertoua	12 juin 2022
46	Dari Mariam	31 ans	Commerçante	Bertoua	18 avril 2022
47	El Hadj Hamann	17 ans	Élève	Bertoua	20 juin 2022
48	Hamadou Ezéchiel	28 ans	Gendarme	Bertoua	20 juin 2022
49	Toue Felix	27 ans	Étudiant et conducteur de motos-taxis	Bertoua	20 juin 2022
50	Toby Joseph	Étudiant	Étudiant	Bertoua	12 juin 2022

SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

A- Ouvrages

- Beaud, M., *L'art de la thèse, guide repère*, Paris, la découverte, 1985,
- Ela, J M., *L'État 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.
- Godard, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : les temps de la débrouille et du désordre inventif, coll économie et développement*, Paris, Arcueil Karthala-INREST, 2002.
- Godard, T., *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : redéfinir le service publique*, coll économie et développement Paris, Arcueil Karthala-INREST, 1992.
- Godard, *transports urbains dans les villes du sud. La recherche des solutions durables*, Paris, Karthala, CODATY, 1994.
- Kengne Fodouop 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 Fodouop, *Les petits métiers de la rue et l'emploi : cas de la ville de Yaoundé*, Yaoundé, SOPECAM, 1991.
- Merlin, P, Beaujeu, G., *Géographie urbaine*, Paris, Aramand Colin, 1995.
- Nkoum, B., *Initiation à la recherche : une nécessité professionnelle*, Yaoundé, Presse de l'Université Catholique d'Afrique centrale, 2005.
- Pinto, G., *Méthodes des recherches en sciences sociales*, Paris, Dalloz, 1994.
- Tassou A., *Désordre urbain et insécurités au Cameroun évaluation et plaidoyer pour une gouvernance urbaine rationnelle*, Yaoundé, Ifrikiya, 2018.
- Tassou A., “ « La mal » gouvernance en Afrique Subsaharienne : *exclusion sociale, corruption et faillite de la gestion urbaine* ”, Yaounde, Dinimber et Larimber, 2020.
- Tassou A., “ Urbains et ruraux du Nord-Cameroun : *deux mondes, une vie.* ”, Yaoundé, Éditions CLÉ, 2015.
- Tassou A., “ Urbanisation et décentralisation au Cameroun : *Essai d'analyse historique de la gestion urbaine (1900-2012)*, Paris, L'Harmattan, 2013.

Touna Mama, *L'économie camerounaise : pour un nouveau départ*, Yaoundé, Afredit, 2008.

B- Articles, rapports et revues

Agoussou S., " La diffusion des innovations : l'exemple du des zémidjan dans l'espace béninois ", in *cahier de géographie du Québec*, Vol.47, n°130, pp101-130.

Diaz L., et al., " La diffusion des taxis-moto dans l'Afrique au sud du Sahara ", *XIII colloque de l'ASRDLF*, juillet 2007.

Diaz L., et al., " Private and public use of motorcycles in cities of sub-Saharan Africa", in *Unit(ed), public transport trends*, Bruxelles, 2017. pp103-107.

Feudjo, Y., " Les jeunes bendskineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de L'État ", in, *Presse des sciences po/Autre part*, n°71, 2014, pp.97-117.

Kengne., " Transports clandestins autour de Yaoundé ", in *cahier d'outre-mer*, n°38, 1985

Ngabmen, B., Essomba, A., " Libéralisation de l'exploitation des transports collectifs urbains à Douala et Yaoundé/ chronique de la mise en œuvre d'une nouvelle approche ", *comité D'orientation de la composante SSATP mobilité urbaine de la banque mondiale*, Accra, 2001.

C- 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, 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^e 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 Ndikiniméki", Mémoire de DIPES II, ENS-Yaoundé, 2010.
- Mengue, 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, 1930", 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, Université de Yaoundé2-SOA, 2008.
- Ngantchou, "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.
- Nouteza Kenfack, "Transport clandestin en milieu rural et impact sur le développement : cas de Fongo-Tongo", Mémoire de Master2, Université de Yaoundé1, 2017.
- Okiobe, "impact socio-économique et environnemental du transport par mototaxi dans la ville de Bafia", Mémoire de DIPES II, ENS-Yaoundé, 2009.
- Ouafo Foulefack, "Le transport par mototaxi et ses impacts socio-économique dans la ville de Dschang", Mémoire de DIPES II, ENS-Yaoundé, 2010.

Oumarou Adoulaye, “ Le transport par mototaxi à Garoua et ses environs ”Mémoire de DIPES II, ENS-Yaoundé, 1990.

Tassou A., “ Evolution historique des villes du nord-Cameroun (XIX-XX siècle) : des cités traditionnelles aux villes modernes. Les cas de Maroua, Garoua, Ngaoundéré, Mokolo, Guider et Meiganga”, Thèse de Doctorat ph/D en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2005

D- Dictionnaires et encyclopédies

Alcande David, Bouvet, Laurent, *Dictionnaire des sciences politiques et sociales*, collection guide, Paris, Dalloz, 2004.

Axix, Volume 7, Paris, Hachette, 1994.

Gerard, Cornu, *Vocabulaire des termes juridiques*, Paris, PUF, 1987.

Guillien, Raymond, Vincent Jean, *Lexique des termes juridiques*, Paris, Dalloz, 2001.

Guillien, Raymond, Vincent Jean, *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, 2004.

Sources électroniques

Kaffo, Célestin et Kamdem, Pierre, “ L’intégration des motos-taxis dans le transport urbain au Cameroun ou informel à la remarque de l’État : une solution d’avenir au problème de mobilité en milieu urbain en Afrique subsaharienne ”, en ligne <https://www.ville-en-mvt2000.com>, consulté le 08/octobre/2021 à 13h15.

Sadou Abdoukarim, “ Moto-taxi et insécurité dans le grand nord, cas de la ville de Ngaoundéré ”, en ligne <https://www.ville-en-mvt.com>, consulté le 09/octobre/2022 à 17h25

TABLE DES MATIÈRES

AVERTISSEMENT	i
DEDICACE.....	ii
SOMMAIRE	iii
REMERCIEMENTS	iv
SIGLES ET ACRONYMES	v
GLOSSAIRE.....	vi
LISTE DES ILLUSTRATIONS	vii
LISTE DES ANNEXES	ix
RÉSUMÉ.....	x
ABSTRACT	xi
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
I. LA PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE.....	2
II. RAISONS DU CHOIX ET INTÉRÊT DU SUJET	3
1. Raisons du choix	3
III. LE CADRE GÉOGRAPHIQUE ET CHRONOLOGIQUE DE L'ÉTUDE.....	6
IV. LE CADRE CONCEPTUEL ET THEORIQUE.....	8
1- Cadre conceptuel.....	8
2- Le cadre théorique de l'étude.....	11
V. LA REVUE CRITIQUE DE LA LITTERATURE.....	12
VI. LA PROBLEMATIQUE	20
VII. LA FORMULATION DES HYPOTHESES	20
VIII. LA DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE	21
IX. LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES	23
X. LE PLAN DE TRAVAIL.....	23

CHAPITRE I : LES FACTEURS D'EMERGENCE DES TRANSPORTS CLANDESTINS ET LEUR TYPOLOGIE DANS LA VILLE DE BERTOUA..... 29

I.	LES FACTEURS D'EMERGENCE DES TRANSPORTS PAR MOTOS-TAXIS.....	29
	29
1.	La crise économique des années 1980.....	30
2.	La recrudescence du taux du chômage.....	32
3.	Le mode de vie précaire et Le réseau viaire impraticable.....	35
4.	L'insuffisance des moyens de transport.....	39
5.	L'ouverture de l'Asie.....	40
6.	Le développement du transport clandestin dans la ville de Bertoua.....	44
II.	LES TYPES DE MOYENS DE TRANSPORTS CLANDESTINS.....	47
1.	Les taxis (taxis-brousse).....	47
2.	Les tricycles / motos à trois roues.....	49
3.	Les motos-taxis.....	52

CHAPITRE II : LES ACTEURS ET LE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA..... 55

I.	LES ACTEURS DU TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA.....	55
1.	Les propriétaires des motos-taxis.....	55
2.	Les promoteurs et l'administration.....	56
3.	Les conducteurs de motos-taxis.....	61
4.	Les concessionnaires.....	64
II.	LE FONCTIONNEMENT.....	66
1.	Les conditions nécessaires à l'exercice de l'activité des motos-taxis.....	66
1.1.	Les conditions générales d'accès à l'activité de motos-taxis : du décret de 1995 à celui de 2013.....	67
1.2.	Les conditions liées aux conducteurs.....	68
1.3.	Conditions liées à la qualité de l'engin.....	69

2.	Les services offerts par les motos-taxis : Le rabattement	69
3.	Les motos de ligne et motos-grumiers : d'un point à un autre de la ville.....	71
4.	Les motos-scolaires : véritable levier pour le transport des élèves.....	75
a)	Le service des grands retours	76
b)	Le service de la journée.....	76
5.	Le transport de nuit : les motos-taxis noctambules.....	78

CHAPITRE III : L'IMPORTANCE SOCIO-ECONOMIQUE DU TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LA VILLE DE BERTOUA..... 71

I.	LES RETOMBÉES SOCIALES	71
1.	Motos-taxis : entité nécessaire à la mobilité des biens et des personnes	71
1.1	Motos-taxis : usage entrepreneurial et engins au service de la communication de proximité	72
1.2	Motos-taxis : Moyen de lutte contre le chômage	74
2.	Moto-taxi : entité au service des causes nobles	78
3.	Motos-taximen : fervent défenseur des causes sociales.....	79
4.	Motos comme acteurs majeurs du transport public	80
II.	LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	81
1.	Les emplois directs	81
2.	Les emplois indirects	85
3.	Les vendeurs de motos de seconde utilisation	88
4.	Les profits engrangés par la communauté urbaine	89

CHAPITRE IV : LES PROBLÈMES LIÉS À L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT PAR MOTOS-TAXIS ET QUELQUES SOLUTIONS ENVISAGEABLES..... 91

I.	LES RISQUES LIÉS À LA PROFESSION DE CONDUCTEURS DE MOTOS-TAXIS	91
1.	Au niveau de la communauté urbaine de Bertoua	91
2.	Au niveau des conducteurs de motos-taxis	94

2.1	Les accidents de circulation et les maladies liés à l'exercice de l'activité des motos-taxis	95
2.2	L'absence d'éclairage et le mauvais état des routes.....	102
2.3	La surcharge et le non-respect des mesures de protection corporelles	103
2.4	L'absence de campagne de prévention routière et l'habitude	105
2.5	Vol des motos chez les conducteurs de motos-taxis de Bertoua.....	105
2.6	Les agressions nocturnes	106
3.	Les tracasseries policières.....	108
4.	Le non-respect de l'âge exigé aux conducteurs de motos-taxis.....	109
5.	Le niveau de scolarisation.....	110
6.	La pollution.....	111
II.	SOLUTIONS ENVISAGEABLES	113
1.	Les autorités régissant les transports publics : au niveau de la communauté urbaine de Bertoua	113
1.1.	L'intégration sociale.....	116
1.2.	L'intégration institutionnelle.....	116
2.	Au niveau des conducteurs de motos-taxis	116
3.	Contre la pollution	117
	CONCLUSION GÉNÉRALE	117
	ANNEXES	121
	SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	144
	TABLE DES MATIÈRES	148