

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix-Travail-Patrie

UNIVERSITÉ D'EBOLWA

FACULTÉ DES ARTS, LETTRES ET SCIENCES
HUMAINES

ECOLE DOCTORALE EN SCIENCE HUMAINES,
SOCIÉTÉS, ARTS ET DÉVELOPPEMENT

UFD EN 2SAD

DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE ET ÉTUDE
D'IMPACT

LABORATOIRE DE RECHERCHE SUR LA
GÉOSCIENCE ET ÉTUDE D'IMPACT
ENVIRONNEMENTAUX



REPUBLIC OF CAMEROON

Peace-Work-Fatherland

THE UNIVERSITY OF EBOLWA

THE FACULTY OF ARTS, LETTERS AND
SOCIAL SCIENCES

DOCTORAL SCHOOL IN HUMAN SCIENCES,
SOCIETIES ARTS AND DEVELOPMENT

DTU IN 2SAD

DEPARTMENT OF GEOGRAPHY AND IMPACT
ASSESSMENT

RESEARCH LABORATORY ON
GEOSCIENCE AND ENVIRONMENT IMPACT
ASSESSMENT

CONDUITE DE MOTO-TAXI ET RISQUE D'ACCIDENT DANS LA COMMUNE DE YAOUNDÉ 6

*Mémoire rédigé et présenté, comme exigence partielle, en vue de l'obtention d'un
Master en Géographie et Etude d'Impact*

Spécialité : Marginalité et Stratégies de développement

Par

Chancel MOUZONG ANONEN

Matricule : GEI24-036

Titulaire d'une Licence en Géographie Humaine

Sous la direction de

Dr. Johnson TEKE TAKWA

(Chargé de cours)

Juillet 2026

SOMMAIRE

DEDICACE.....	III
REMERCIEMENTS.....	IV
LISTE DES ABREVIATIONS, DES ACRONYMES ET DES SIGLES	V
LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES.....	VI
LISTE DES FIGURES.....	VII
LISTE DES PHOTOS.....	IX
LISTE DES PLANCHES	XI
LISTE DES ANNEXES	XII
RESUME.....	XIII
ABSTRACT	XIV
INTRODUCTION GENERALE.....	15
I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION.....	18
II. DELIMITATION DU SUJET	19
III. INTERET DU SUJET.....	21
IV. PROBLEMATIQUE ET QUESTIONS DE RECHERCHE.....	22
V. CONTEXTE SCIENTIFIQUE DE L’ETUDE	24
VI. CADRE THEORIQUE ET CONCEPTUEL	30
VII. OBJECTIFS DE L’ETUDE	36
VIII. HYPOTHESES DE RECHERCHE	36
IX. METHODOLOGIE DE RECHERCHE.....	36
CHAPITRE 1 : CONTEXTE ET PROBLEMATIQUE DES ACCIDENTS DE MOTOS-TAXIS DANS LA COMMUNE DE YAOUNDE 6.....	31
1.1. CADRE NORMATIF ET LEGISLATIF DE L'ACTIVITE DE MOTO-TAXI.....	31
1.2. L’EVOLUTION SPATIALE ET L'IMPACT DES MOTOS-TAXIS DANS A YAOUNDE 6 ^{EME}	43
CONCLUSION CHAPITRE 1	55
CHAPITRE 2 : PROFIL DES CONDUCTEURS DE MOTOTAXI DANS LA COMMUNE DE YAOUNDE 6.....	56
2.1 DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES ET SOCIALES DES CONDUCTEURS DE MOTOTAXI	56

2.2	LES DETERMINANTS ET LE FONCTIONNEMENT DE L'ACTIVITE DE MOTO TAXI	69
	CONCLUSION DU CHAPITRE 2.....	86
	CHAPITRE 3 : LES DETERMINANTS DES ACCIDENTS DE MOTOTAXIS A YAOUNDE 6	87
3.1	LES FACTEURS HUMAINS ET SECURITAIRES DES ACCIDENTS DE MOTOS-TAXIS DANS LA COMMUNE DE YAOUNDE VI	87
3.2	LES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX ET INFRASTRUCTURELS DES ACCIDENTS DE MOTOS-TAXIS A YAOUNDE VI.....	100
	CONCLUSION DU CHAPITRE 3.....	110
	CHAPITRE 4 : CONSEQUENCES ET MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS DE MOTOTAXIS A YAOUNDE 6	111
4.1	CONSEQUENCES SOCIO-ECONOMIQUES DES ACCIDENTS DE MOTOS TAXIS	111
4.2	ACTION GLOBALE DE PREVENTION ET DE REDUCTION DES RISQUE D'ACCIDENTS DE MOTOS TAXIS.....	135
	CONCLUSION CHAPITRE 4	150
	CONCLUSION GENERALE	151
	BIBLIOGRAPHIE.....	153
	ANNEXES.....	160
	TABLE DES MATIERES	170

DEDICACE

À LA FAMILLE MOUZONG

REMERCIEMENTS

Je souhaite d'abord exprimer ma gratitude envers Dieu tout-puissant, dont la guidance a été essentielle tout au long de ce parcours. Ensuite, Je souhaite exprimer ma profonde gratitude au Dr Johnson TEKE TAKWA, directeur de ce mémoire, qui, malgré ses multiples obligations professionnelles, a bien voulu diriger ce travail. Ses conseils méthodologiques, sa rigueur et son soutien moral m'ont permis de garder le cap pour l'aboutissement de ce mémoire.

Mes remerciements les plus sincères sont adressés au chef de Département, Professeur ENCHAW Gabriel, ainsi qu'à ses collègues enseignants du Département de Géographie de l'Université d'Ebolowa, pour leur encadrement, leur disponibilité et leur appui indéfectible tout au long de mon cursus académique.

Je tiens à adresser mes sincères remerciements à ma mère, EYEBI Marceline, pour tous les sacrifices et les efforts inestimables qu'elle a consacrés à mon encadrement et à ma formation.

Je tiens également à exprimer ma gratitude à NDEM Simon Pierre, OSSIONDO Kevin Armel, GOE ANONEN Jules, OMBOLE ASSAH Antoine Boris et MOLO MOMO Syviane Dorenda pour leur aide précieuse dans la collecte des données et les conseils qui ont été essentiels à l'avancement de cette recherche. Je remercie également mes frères et sœurs : MESSENG Frida Fidel, MANDJANA Rabiatou, NDEM NDEM Rayan. Leur amour et leur soutien constant ont été des sources de motivation inestimables. Mes tantes, KOUBA Justine, BESSARA Marlyse et GONDIO à MOUZONG Blanche, méritent également ma reconnaissance pour leur soutien indéfectible.

Je tiens à exprimer ma reconnaissance exceptionnelle à S.E. DAMNA Daniel, Consul Général du Cameroun à Ouesso et son épouse Madame WANGNAMOU BANADA Ivette De Guemere Epse DAMNA, qui ont généreusement mis à ma disposition les ressources nécessaires pour mener à bien ce travail.

Je remercie le Maire de la Commune de Yaoundé 6^{ème}, le Directeur de l'hôpital de district de Biyem Assi et le Directeur du Centre National de Réhabilitation des personnes handicapées d'Etoug-Ebé, le président du Syndicat National des Motos-Taxis du Cameroun (SYNAMOTAC), ainsi que les moto taximen qui n'ont ménagés aucun effort pour que nous ayons accès aux données recherchés.

Mes remerciements vont aussi à mes amis ANDJALA ANDJALA Mariel, et TOKSIA VRASSOU Laurent Filston, AMBE NEBA Franklin, dont l'encouragement et le soutien moral ont grandement contribué à mon parcours.

Enfin, je souhaite saluer ma promotion, qui a partagé cette expérience académique avec moi. À tous ceux qui se reconnaissent dans ces remerciements, je leur adresse ma profonde gratitude et mon affection.

LISTE DES ABREVIATIONS, DES ACRONYMES ET DES SIGLES

BUCREP	:	Bureau Central des Recensements et des Etudes De Population
CAPEC	:	Certificat d'Aptitude à l'Enseignement de la Conduite
CSPRO	:	Census and Survey Processing System
CRTV		Cameroon Radio and TeleVision
CTDs		Collectivité Territorial Décentralisées
DPC/MINAT	:	Direction de la Protection Civile / Ministère de l'Administration Territoriale
DTT	:	Direction des Transports Terrestres
FALSH	:	Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines
MINHDU	:	Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain
ONG	:	Organisation Non Gouvernementale
SAMU	:	Services d'Aide Médicale d'Urgence
SOFRETU	:	Société Française d'Etudes et de Réalisations de Transports Urbains
SOTUC	:	Société des Transports Urbains du Cameroun
TIC		Technologies d'Information et de la Communication
ZD	:	Zone de Dénombrements

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES

Tableau 1: Répartition des questionnaires	28
Tableau 2: Tableau synoptique	29
Tableau 3: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par situation matrimoniale selon le groupe d'âges.....	60
Tableau 4: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison de la séparation	61
Tableau 5: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison d'entrée dans l'activité par groupe d'âges.....	65
Tableau 6: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut de la propriété de la moto selon le groupe d'âges.....	66
Tableau 7: Répartition par pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêté par perspective d'avenir dans l'activité selon le groupe d'âges	68
Tableau 8: Conditions minimales pour entrer dans l'activité de moto taxis	72
Tableau 9 : Revenu journalier moyen des conducteurs selon leurs statuts de propriété de la moto	79
Tableau 10: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison d'entrée dans l'activité par groupe d'âges.....	84
Tableau 11: Répartition des victimes d'accident de moto par tranche d'âge en 6 mois	112
Tableau 12: Pourcentage et nombre de personnes reçues à l'hôpital de Biyem Assi pour cause d'accidents de moto en 6 mois.....	113
Tableau 13: Répartition des accidentés fonction de leur état de santé après 1 mois.....	114
Tableau 14: Répartition en nombres et pourcentages des défis sociaux liés aux accidents chez les clients/passagers dans la commune de Yaoundé 6 ^{ème}	115
Tableau 15: Répartitions des coûts du traitement par pathologie des accidents de motos chez les conducteurs et clients	128
Tableau 16: Répartition en nombres et pourcentages des Motos taxis ayant souscrit à une assurance	131
Tableau 17: Perte économique pour les propriétaires de motos taxis à Yaoundé 6.....	132
Tableau 18: Perte économique pour les conducteurs de motos taxis à Yaoundé 6.....	134
Tableau 19: Grille d'Évaluation des Risques pour les Motos taximen à Yaoundé 6.....	137

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation de la commune de Yaoundé VI.....	20
Figure 2: Evolution du tissu urbain entre les années 1987 et 2022.....	46
Figure 3: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par groupe d'âge ...	57
Figure 4: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par niveau d'instruction	58
Figure 5: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par situation matrimoniale.....	60
Figure 6: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut d'occupation du logement d'habitation.....	62
Figure 7: Répartition par pourcentage selon les raisons d'entrée dans l'activité de mototaxi	63
Figure 8: Répartition par pourcentage de conducteurs de mototaxi enquêté par perspective d'avenir dans l'activité	68
Figure 9: Répartition par pourcentage de conducteurs de mototaxi enquêté en possession de permis de conduire de catégorie A.....	71
Figure 10: Répartition par pourcentage personne ayant appris à conduire au moto taximen sans permis de conduire de catégorie A.....	71
Figure 11: Répartition par pourcentage des conducteurs en fonction de leurs statuts de propriété de la moto.....	76
Figure 12: Répartition par pourcentage de conducteurs de mototaxi enquêté selon leurs comportements vis-à-vis des feux de signalisation routière.....	89
Figure 13: Répartition par pourcentage des conséquences des agressions sur les Moto taximen .	98
Figure 14: Répartition en nombres et pourcentages des Conséquences physique liées à l'accident chez les clients/passagers dans la commune de Yaoundé	117
Figure 15: Coût du traitement des accidents de motos chez les conducteurs	118
Figure 16: Appréciation du coût de traitement des accidents chez victimes d'accident de moto	129
Figure 17: Répartition en pourcentage des personnes en charge du coût de traitement des passagères victimes d'accident de moto.....	130

Figure 18: Répartition en pourcentage des personnes en charge du coût de traitement des conducteurs de moto taxi victimes d'accident de moto	131
Figure 19: Répartition par pourcentage de conducteurs de mototaxi enquêté selon leurs attentes vis-à-vis des autorités locales	142
Figure 20: Carte de distribution prévisionnelle de construction des Motos Gares dans la Commune de Yaoundé 6.....	145

LISTE DES PHOTOS

Photo 1: signalisation Horizontale	33
Photo 2: signalisation verticale	35
Photo 3: signalisation Lumineuse	36
Photo 4: Mendong et Simbock – Quartiers périphériques à forte densité.....	48
Photo 5 : moto taxi répondant aux critères exigé pour exercer les l’activité de moto taxis.....	74
Photo 6: Absence de signalisation verticale et horizontale (Carrefour Biyem Assi)	75
Photo 7: nid de poule sur la voie de circulation au quartier Mvog Beti.....	75
Photo 8 : stationnement des motos taximen non loin du carrefour Simbock en attente des clients	81
Photo 9: Un moto taximan à la recherche des clients	82
Photo 10: Motos taxi transportant une charge encombrante au quartier Mvog Beti.....	85
Photo 11: Mauvais stationnement des motos taxis de la route (Acacia).....	90
Photo 12: Mauvais stationnement des autres usagers de la route (Acacia).....	90
Photo 13: Mauvais stationnement des autres usagers de la route (Acacia).....	90
Photo 14: Mauvais dépassement de Moto taximen Rond-point Expresse (Biyem Assi).....	92
Photo 15: moto taximan sans casque de sécurité	94
Photo 16: moto taximan sans chaussure adapté à la conduite	94
Photo 17: garage de fortune au quartier Melen	96
Photo 18: garage de fortune au quartier Obili	96
Photo 19: Bagarre entre un moto taximan et deux agent de la police municipale	99
Photo 20: Nid de poule sur les voies de circulation	101
Photo 21: Route secondaire Melen.....	101
Photo 22: obstruction par les ordures d’une voie de circulation au lieu-dit (TKC).....	103
Photo 23: Camion de HYSACAM occupant toute la route pour la collecte de déchet.....	103
Photo 24: Transport de déchets par HYSACAM au quartier Jouvence	103
Photo 25: Feu de circulation défectueux	104
Photo 26: Absence des feux de circulation au carrefour TKC	104
Photo 27: l’entrée du carrefour Simbock pris d’assaut par les motos taximen stationnés	105
Photo 28: route en cours d’entretien depuis 4 ans au carrefour centre des handicapé	106
Photo 29: moto sans feux de position.....	108

Photo 30: circulation denses entre Mendong et TKC	108
Photo 31: Lancement des travaux de réhabilitation de l'axe Melen-Mvog Beti par le Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain	143
Photo 32: Station de moto taxi au lieu-dit échangeur Nsimalen	144
Photo 33: Voie de circulation réservée uniquement aux motos en Chine.....	146
Photo 34: Route avec marquage au sol, Brazzaville-Congo	148
Photo 35: Signalisation verticale et horizontale en Malaisie	148

LISTE DES PLANCHES

Planche 1: Signalisation lumineuse.....	35
Planche 2 : répartition de l'habitat dans la commune de Yaoundé 6 ^{ème}	47
Planche 3: Etat des voies de circulation (Biyem-Assi et Mvog Beti)	75
Planche 4: Non port d'équipement de sécurité chez les conducteurs de moto taxi	94
Planche 5 : Garage pour moto taxi	96
Planche 6: Etat des voies de circulation	101
Planche 7: Danger liés à la collecte et au déversement des déchets sur la chaussée	103
Planche 8: Etat de la signalisation lumineuse	104

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1: Autorisation de Recherche.....	161
Annexe 2: Autorisation de Recherche à l'Hôpital de district de Biyem-Assi	162
Annexe 3: Décharge, demande de collecte d'information auprès du centre des handicapés de Etoug Ebe.....	163
Annexe 4 : Décharge, demande de collecte d'information auprès de la Mairie de Yaoundé 6....	164
Annexe 5:Questionnaire d'enquête	165

RESUME

La moto-taxi s'est progressivement imposée comme un mode de transport incontournable dans les villes africaines, et particulièrement dans la commune de Yaoundé 6ème, où les insuffisances du transport public conventionnel et l'extension rapide de l'espace urbain ont accru le recours à ce mode de déplacement. Cependant, son expansion rapide s'est accompagnée d'une recrudescence préoccupante des accidents de la circulation impliquant les conducteurs de motos-taxis, soulevant d'importants enjeux de santé publique, de sécurité routière et de gestion urbaine. La présente recherche s'est fixée pour objectif principal d'analyser les facteurs qui influencent le risque d'accident chez les conducteurs de motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6ème et d'identifier les mesures susceptibles de contribuer à leur réduction. La question centrale ayant guidé ce travail était la suivante : quels sont les facteurs qui déterminent le risque d'accident de moto-taxi à Yaoundé 6ème, et quelles mesures permettraient de le réduire efficacement ? Il a été fait l'hypothèse que les accidents de motos-taxis résultent d'une combinaison de comportements de conduite à risque, de précarité socio-économique, d'infrastructures routières inadéquates et d'une faible application de la réglementation en vigueur. Pour vérifier cette hypothèse, une démarche hypothético-déductive a été adoptée, combinant l'administration de questionnaires, des observations directes, des entretiens semi-structurés, des focus groups, l'analyse documentaire ainsi que l'exploitation de registres hospitaliers. Les résultats obtenus révèlent que l'excès de vitesse, le non-respect du code de la route, le défaut de port des équipements de protection, l'insuffisance de formation à la conduite, la dégradation des infrastructures routières, l'insuffisance de la signalisation et la congestion urbaine constituent les principaux déterminants des accidents. L'étude met également en évidence de lourdes conséquences socio-économiques pour les conducteurs et les passagers, notamment des blessures physiques, des pertes de revenus, des dépenses médicales élevées et diverses difficultés sociales. Au regard de ces résultats, la recherche recommande le renforcement de l'application de la réglementation, l'amélioration des infrastructures routières, la création de stations dédiées aux motos-taxis, le développement de programmes de formation et de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que l'encouragement à la souscription d'assurances. Ces mesures, dont la mise en œuvre nécessite une collaboration étroite entre l'État, les collectivités territoriales, les forces de maintien de l'ordre et les conducteurs eux-mêmes, sont de nature à favoriser une mobilité urbaine plus sûre à Yaoundé 6ème.

Mots-clés : Accident, Motos-taxis, Sécurité routière, Risque, Prévention

ABSTRACT

Motorcycle taxis have become an essential component of urban mobility in many African cities, particularly in Yaounde - Cameroon, where deficiencies in conventional public transport have increased dependence on this mode of transport. However, their rapid expansion has been accompanied by a significant rise in road traffic accidents, creating major public health, socio-economic, and urban management concerns. This study investigates the factors influencing motorcycle-taxi accident risks in Yaoundé VI and identifies appropriate measures for their mitigation. The research was guided by the following central question: What factors influence motorcycle-taxi accident risks in Yaoundé VI, and what measures can effectively reduce them? Existing studies have largely focused on major cities such as Yaounde, Douala, Lomé, and Bertoua, with limited attention to the specific realities of. Furthermore, recent empirical evidence on the socio-economic consequences of motorcycle-taxi accidents at the level of the Yaoundé VI council remains scarce. The main objective this study is to examine how driving practices and environmental conditions contribute to accident risks. The study hypothesized that motorcycle-taxi accidents result from a combination of risky driving behaviours, socio-economic vulnerability, inadequate road infrastructure, and weak enforcement of transport regulations. A mixed-methods approach based on the hypothetico-deductive method was adopted. Data were collected through field observations, questionnaires, semi-structured interviews, focus group discussions, documentary review, and analysis of hospital records. The findings reveal that excessive speed, non-compliance with traffic regulations, lack of protective equipment, poor road conditions, inadequate road signage, and urban congestion are the principal determinants of accidents. The study also highlights significant socio-economic consequences, including physical injuries, loss of income, high medical expenses, and social disruptions affecting both drivers and passengers. The research recommends strengthening regulatory enforcement, improving road infrastructure, creating dedicated motorcycle stations, enhancing road safety education, and implementing compulsory professional training programs for motorcycle-taxi operators. These measures can contribute to safer urban mobility and support evidence-based transport policies in Yaoundé VI.

Keywords: Accident, Moto taxis, Road safety, Risk, Prevention

INTRODUCTION GENERALE

La moto-taxi est devenue l'un des moyens de transport privilégiés dans les villes africaines, à tel point qu'elle occupe aujourd'hui une place de choix dans la mobilité urbaine, surtout que dans ces villes les transports publics conventionnels ont une difficulté à satisfaire les besoins croissants de ces populations. Dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 6^{ème}, les motos-taxis se sont imposés et positionnés comme une solution pratique face aux difficultés routière née au lendemain de la crise économique des années 1980. Derrière cette pseudo solution se cache une augmentation phénoménale et préoccupante des accidents impliquant les conducteurs de ces engins comme le souligne plusieurs études. Ces incidents inhérents à une combinaison complexe de comportements dangereux notamment : l'excès de vitesse, le non-respect du code de la route, la conduite sous influence et l'absence de port du casque etc. s'associés à ces facteurs des éléments environnementaux aggravant tels que la détérioration des infrastructures, le manque de signalisation appropriée et la congestion des routes etc. Au vu de la fréquence et gravité avec laquelle ces accidents se manifestent, il s'est progressivement hisser au top des défis en matière de santé publique, de sécurité et de gestion urbaine, ce qui justifie entièrement la pertinence scientifique de cette recherche qui vise à identifier les facteurs influençant le risque d'accident chez les chauffeurs de motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6. L'essentiel de cette étude se résume à fournir avec méthode les réponses à la question suivant : quels sont donc les éléments clés qui contribuent à l'occurrence des accidents impliquant des motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, et comment est-il possible de les minimiser ? Et pour répondre à cette question, un objectif global et des objectifs spécifiques ont été arrêtés, l'objectif global est celui d'examiner les habitudes de conduite et les conditions environnementales qui augmentent le risque d'accident, tant dit que les objectifs spécifiques sont quant à eux, axés sur l'étude du cadre juridique régissant l'activité de moto taxi à date, l'élaboration du profile des moto taximen, l'identification des comportements à risque, l'analyse des défaillances liées aux infrastructures, et l'évaluation des impacts socio-économiques des accidents. Mais avant des hypothèses ont été émise conformément à méthode de travail utilisé dans la rédaction de ce travail à savoir la méthode hypothético-déductive, nos hypothèses suggèrent notamment que les accidents sont susceptibles de se produire du fait d'une conjonction de comportements téméraires, de précarité socio-économique, d'infrastructures insuffisantes et d'une application défaillante de la réglementation en vigueur. Pour vérifier nos hypothèses conformément à la démarche méthodologique adoptée, nous avons procéder à des enquêtes de terrain : observations directes, entretiens semi-structurés, l'administration des questionnaires, des discussions

groupés ainsi qu'une analyse documentaire. Dans le but de présenter nos résultats de la plus compréhensible des manières, ce travail a été structuré en quatre chapitres : Le premier chapitre est consacré à l'examen du cadre normatif et législatif en vigueur à date, la deuxième chapitre de son côté, analyse le profil démographique et social des conducteurs, bien évidemment en mettant en lumière les facteurs socio-économiques qui influencent leur comportement des motos taximen. En ce qui concerne le troisième chapitre, nous identifions les défaillances infrastructurelles et les comportements qui contribuent aux accidents. Le quatrième chapitre quant à lui évalue les conséquences des accidents de motos-taxis et propose des mesures de prévention adaptées tels que la mise sur pieds des stations pour moto, la maintenance continues des voies de communication, la sensibilisation et la mise sur pied des programme de formation rigoureux et obligatoire pour chaque conducteurs de moto taxi. Ainsi présenté ce travail pourra contribuer à la conception des politiques publique adapter à la commune de Yaoundé 6^{ème}.

I. Contexte et justification

Le début des années 1980, le Cameroun a traversé une crise économique sévère, impactant de nombreux secteurs, dont l'agriculture, l'élevage, les finances et particulièrement les transports. Bien que les interventions des pouvoirs publics aient été mises en place, elles ont souvent été entravées par des défis majeurs. Parmi ces défis, on note la détérioration des infrastructures routières, le manque d'entretien, la construction de routes inadaptées et l'absence croissante de panneaux de signalisation. Ce contexte a conduit à une mobilité des personnes et des biens compromise, aggravée par le développement anarchique des villes, créant d'importants problèmes d'accessibilité, notamment dans les quartiers périphériques de grandes villes comme Yaoundé. L'environnement de transport urbain collectif est malheureusement marqué par une série d'évènements négatifs qui ont largement contribué à la crise de mobilité urbaine actuelle. En effet, tout débute dans les années 1973 avec la création de la société SOTUC (Société des Transport Urbains du Cameroun), celle-ci fut créée dans le but de répondre non pas seulement aux exigences mais aussi aux difficultés que l'Etat faisait face en matière de transport urbain avec une population urbaine grandissante. Face à des difficultés financières liées à la crise économique qui débute et atteint son paroxysme dans les années 1990, en 1995 la SOTUC fait faillite et est mise en liquidation, en suite vient le tour de la SOCATUR (Société Camerounaise de Transports Urbains) mais cette fois-ci à Douala uniquement, ce n'est que 10 ans plus tard, que à Yaoundé la capitale, que le Cameroun en partenariat avec le groupe américain Parker International Industries va lancer la société de transport urbain « *Yaoundéens* » Le Bus. La société Le Bus avait la même mission que le précédent SOTUC, mais malheureusement après quelques mois de mise en service elle a dû fermer. C'est donc dans ce contexte difficile que le 13 février 2017, la Société de Transport et Equipements Collectifs de Yaoundé en abrégé STECY a débuté ses activités. Elle s'était donnée pour ambition d'améliorer le transport urbain dans la ville de Yaoundé avec un parc automobile de 150 véhicules et la construction de 65 stations mini stations, de 579 arrêts bus et la construction de 26 terminaux modernes sur les 10 ans qui suivait le lancement de ses activités, représentant un investissement de plus de 14,6 milliards de FCFA. Mais dans les faits, elle n'avait que 40 autobus et deux ans plus tard, les dirigeants de Stecy annonçaient l'entrée en grève de son personnel suite à plusieurs mois d'arriérés de salaire.

Face à ces défaillances répétitives des systèmes de transport en commun, les motos-taxis ont commencé à émerger comme une alternative viable. Ce mode de transport, connu

sous le nom de « Bend-skin », a gagné en popularité en raison de sa capacité à circuler sur des routes en mauvais état et à accéder à des zones reculées. Selon une étude de SOFRETU en 1994, les motos-taxis représentaient déjà 24 % des déplacements à Yaoundé, un chiffre qui a probablement augmenté depuis. L'intensification de cette activité est en grande partie due à la faible proposition d'autres alternatives de transport en commun, rendant les motos-taxis indispensables pour de nombreux habitants. Les différents rebondissements évoqués plus haut, on contribue à façonner la mobilité dans la ville de Yaoundé et ses communes y afférentes, la commune de Yaoundé 6, a vu l'émergence et la prolifération des motos-taxis comme une réponse à cette crise de mobilité. Nonobstant le fait que ce mode de transport soit aujourd'hui quasi indispensable pour les habitants de la commune de Yaoundé 6, cette activité soulève d'autres problématiques de sécurité routière à savoir : les accidents de circulations et les violences liées à cette activité. Notre travail vise donc à explorer ces enjeux et à analyser la relation qui existe entre la conduite de moto et le risque d'accident dans la commune de Yaoundé 6^{ème}.

II. Délimitation du sujet

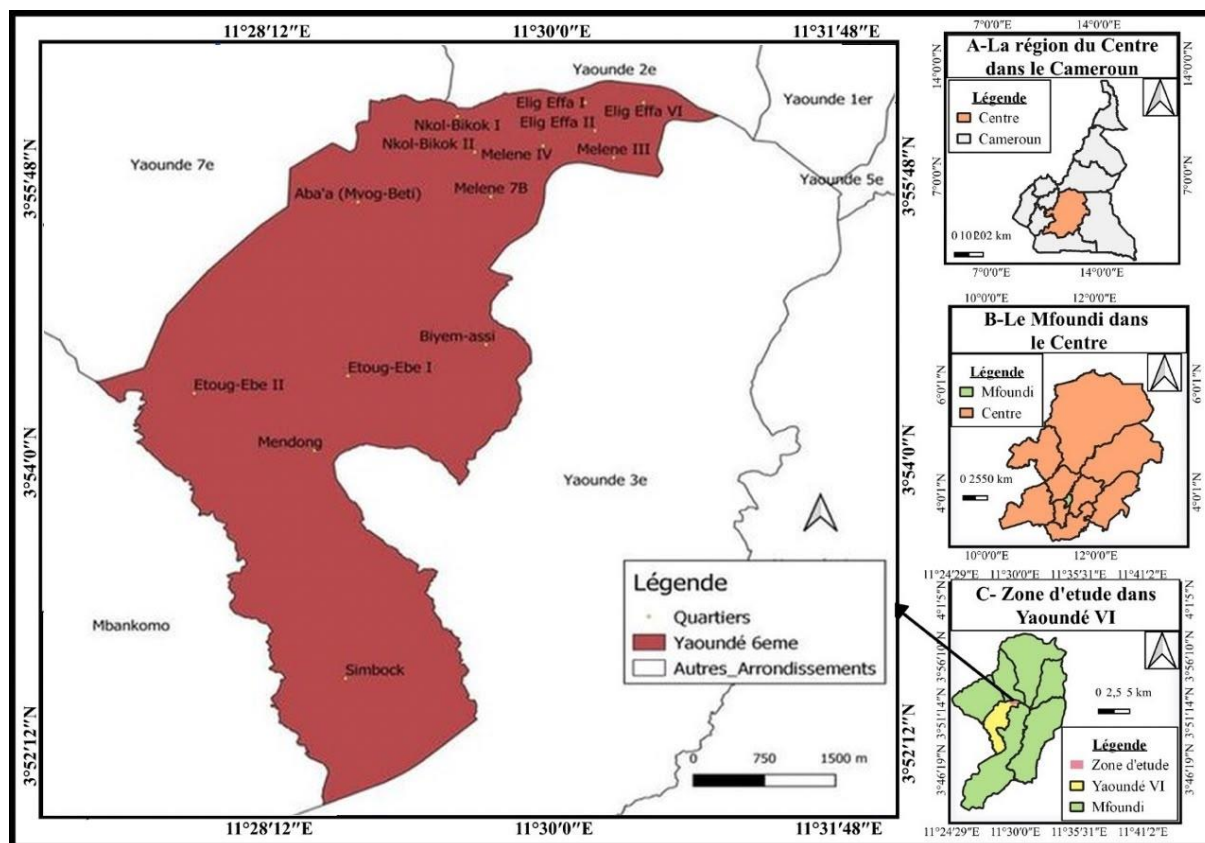
La délimitation de notre sujet vise à en préciser le contenu à la fois sur le plan thématique, spatial que sur le plan temporel.

1. Délimitation Thématique

Le présent travail de recherche s'inscrit dans le champ de recherche de la géoscience humaine. Elle se focalise spécifiquement sur la conduite de moto-taxis et du risque d'accident dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 6^{ème}. Il porte une attention sur l'analyse des pratiques, comportements et condition socio-spatiales qui influence et favorise l'occurrence des accidents impliquant les motos-taxis. Il examine également de façon spécifique les déterminants du risque (qu'ils soient individuels, sociaux, infrastructurels, réglementaires ou environnementaux) ceci dans le but de comprendre les interactions et d'en dégager les implications de ces interactions sur la sécurité routière. Cette délimitation thématique nous permet donc d'aborder la moto non pas comme un moyen de transport, mais plutôt comme un phénomène socio-spatial indicateur de dynamiques urbaines spécifiques. Pour cette raison, sujet s'articule autour de trois axes majeurs à savoir : les pratiques des conducteurs, les insuffisances structurelles des infrastructures urbaines et l'efficacité des dispositifs réglementaire qui encadre cette activité.

2. Délimitation Spatiale

Notre zone d'étude est la commune d'arrondissement de Yaoundé VI. Créée en 1992 suivant les décrets 92/ 187 du 1 septembre 1992 et 92/ 207 du 5 octobre 1992, deux divisions administratives ont été créées dans le département du Mfoundi, il s'agit de l'arrondissement de Yaoundé V et VI. Suite à l'éclatement de l'arrondissement de Yaoundé III, le décret 93/ 321 du 25 novembre 1993 créé à l'intérieur de la communauté urbaine de Yaoundé III la commune urbaine de Yaoundé VI donc le siège est Biyem-Assi. La commune de Yaoundé 6^{ème} est limité au Nord par la commune d'arrondissement de Yaoundé II et au Nord-Ouest par la commune d'arrondissement de Yaoundé VII, à l'Est, notre zone d'étude est frontalier avec la commune de Yaoundé III et enfin au Sud-Est par le département de la Mefou et Akono (Cf. Figure 1).



Source : Bases de données sogefi 219, WGS 84. Par Augustin Wilfrid MOMO

Figure 1 : Localisation de la commune de Yaoundé VI

La commune de Yaoundé 6^{ème} est située sur un site colinéaire (ville aux 7 collines). Le climat a quatre saisons : une grande saison sèche, une grande saison de pluie, une petite saison sèche et une petite saison de pluie. La commune de Yaoundé 6^{ème} est densément peuplée et très cosmopolite. L'économie communale est dominée par le commerce, les industries et l'agriculture dans ces zones périphériques (cultures vivrières, élevage). La commune est

constituée de quartiers : Biyem-Assi, Mendong Camp Sic, Nkolbikok II, Etoug Ebe I, Melen I, III, IV, V, VI, VIIA, Mvog-Betsi, Etoug-Ebe II, Melen VIIB, Eba Biyem-Assi, Melen VIIIC, Melen IX, Nkolbikok II serait aussi important de bien délimiter notre sujet d'étude dans le temps.

3. Délimitation Temporelle

La délimitation temporelle de notre étude sera étendue à dix ans, allant de 2000 à 2025. Cette fourchette temporelle permet d'analyser des tendances à long terme et des changements systémiques dans les comportements des conducteurs, les accidents et l'impact des interventions en matière de sécurité routière. Dix ans offre une perspective intéressante, importante pour comprendre comment les politiques publiques liées au transport, les développements d'infrastructure et les campagnes de sensibilisation ont évolué et influencé la sécurité routière en ce qui concerne les motos taxis. Cette période permet également d'explorer l'impact des facteurs socio-économiques, tels que les niveaux de vie et les fluctuations économiques, sur les comportements de conduite et l'utilisation des motos. En élargissant le champ temporel, nous avons également accès à un ensemble de données des autres auteurs qui ont travaillé sur cette thématique, ce qui renforce le pouvoir statistique et théorique de notre analyse et permet d'établir des conclusions plus généralisables.

III. Intérêt du sujet

L'intérêt de notre sujet se décline en trois volets à savoir : le volet scientifique, volet académique et le volet personnel.

1. Intérêt scientifique

Ce travail comble un vide empirique réel : la littérature sur les motos-taxis au Cameroun (Djiepmo Ndjoukya, Kaffo, Kengne Fodouop, Amougou, Kalieu...) traite le phénomène à l'échelle nationale ou des grandes villes prises globalement, mais aucune étude ne l'analyse à l'échelle précise de la commune de Yaoundé 6, alors que 41 % des personnes tuées par accident de la route au Cameroun sont des usagers de motos-taxis. Son originalité théorique tient au croisement, rarement opéré sur cet objet, entre la théorie de l'acteur stratégique (Crozier et Friedberg) et le constructivisme d'habitus (Bourdieu), qui permet d'expliquer la prise de risque des conducteurs au-delà des seules causes techniques ou réglementaires. Sa méthodologique (428 questionnaires, sondage itinéraire, entretiens, observation) garantit des résultats vérifiables et non de simples constats empiriques. Enfin, ses

recommandations opérationnelles pour les pouvoirs publics et les acteurs de la sécurité routière donnent à ce travail une utilité sociale concrète - ce qui, combiné aux points précédents, justifie sa validation scientifique.

2. Intérêt académique

Ce travail constitue dans un premier temps une étape obligatoire pour le parachèvement de cycle master en Géoscience et Etude d'Impact Environnementale. Dans un deuxième temps. Ce travail permettra également d'enrichir les archives du laboratoire de Géoscience et celui de l'université d'Ebolowa en ce qui concerne la mobilité urbaine et la problématique des villes durable et inclusives.

3. Intérêt personnel

Ce travail représente pour nous, un accomplissement important, puisqu'il permet d'apporter une contribution tangible au débat public sur la sécurité routière, la mobilité urbaine et les stratégies de développement des pays du sud.

IV. Problématique et questions de recherche

1. Problématique de recherche

Malgré la solution apparente qu'apportent les conducteurs de moto taxi face à la crise de mobilité dans les pays africain, la prolifération de ces engins s'accompagne également d'une augmentation des risques d'accident de circulation, faisant ainsi de la moto taxi un défi majeur pour la sécurité routière dans nos villes. Bien que le décret N°95/650/PM du 16 novembre 1995, fixant les normes d'exploitation des motos à titre onéreux soit présent, et tente d'organiser cette activité, force est de constater que ce décret n'a pas eu d'effet significatif sur la régulation de cette activité étant donné que les chiffres, en ce qui concerne les accidents dans cette activité ne cesse d'augmenter. Ces chiffres témoignent de l'augmentation préoccupante de ce problème. Dans un contexte où les pouvoirs publics ont tenté et continu de tenter d'encadrer ce secteur d'activité sans résultats visible, la situation devient inquiétante. Ce constat soulève l'épineuse question de la responsabilité des acteurs impliqués dans le processus de sécurisation et d'organisation de cette activité, sans oublier celui des normes existantes qui permette de garantir la sécurité autour de cette activité.

En effet, en raison de la prolifération des motos taxi dans les villes camerounaise comme celle de Yaoundé les pouvoirs publics ont tentés plusieurs fois de réguler les ce secteur sans succès par la suite les autorités ont voulu empêcher l'exercice de cette activité

mais en raison du grand nombre des camerounais qui en dépendais et en raison de la crise de l'emploi, l'Etat a dû abandonner cette idée. Il s'est plutôt atteler à la formalisation des motos taxis, mais toujours sans grand succès comme le souligne Cyrille Tafock ancien responsable d'un syndicat de motos-taxis. En raison de l'absence d'application des barrières stricte à l'entrée de cette activité, il devient possible à n'importe quel individu de pratiquer l'activité de moto taxi, pour le ministre de l'administre de l'administration territoriale, Paul Atanga Nji, certain moto taximen affiche des comportements des hors la loi, ce qui nous pousse à nous interroger sur le profil et les caractéristiques des conducteurs de moto taxi dans la commune de Yaoundé 6^{ème} et comment ces caractéristiques affecte leurs prise de décision une fois au guidon de leurs moto taxi.

La commune de Yaoundé 6^{ème} qui se caractérise par une forte densité de la population, la naissance des nouveaux quartiers, l'absence de planification urbaine dans une grande partie de son territoire, l'insuffisance des voie de circulation propice au transport par taxi, la construction des infrastructure routières sans prendre en compte les moto taxi, les voies qui desservent certain quartier de la commune qui ne sont pas bitumé, l'entretien des route quasi absente et le changement climatique qui progressivement rend temps à Yaoundé incertain, sont là des aspect avec lesquelles les conducteurs de motos-taxis doivent s'accommodés. Il semble donc logique de savoir quel impact ont ses facteurs sur la conduite de moto

Les chiffres dans les hôpitaux concernant l'activité de moto taxi sont de plus en plus alarmants, en effet, en 2006, l'hôpital central de Yaoundé avait enregistré 600 accidentés impliquant les motos-taxis entraînant 150 décès. Et des données plus récentes correspondant à notre délimitation temporelle, font été de 21,32% et 27% des accidents de la circulation impliquant des motos-taxis en 2019 et 2020 respectivement, entre le mois d'aout et le mois de septembre 2023 le Ministre de l'Administration Territoriale, Paul Atanga Nji affirme que 930 cas d'accident grave impliquant les motos taxis ont été enregistrés. Au regard de ces chiffres, il est donc important de s'interroger sur conséquences de ces accident et les mesures à mettre en place pour limiter le risque d'accident dans la commune de Yaoundé 6^{ème}.

2. Questions de recherche

a- Question principale

- Quels sont les facteurs qui influence le risque d'accidents de motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème} et quelles mesures permettent de les atténués ?

b- Questions secondaires

- Comment est-ce que le cadre réglementaire influence-t-il la sécurité routière dans la commune de Yaoundé 6^{ème} ?

- Quelles sont les caractéristiques des conducteurs de moto-taxi et comment affectent-elles leur comportement au guidon de leurs motos ?

- Quels sont les facteurs internes et externes à risque dans la conduite des motos-taxis ?

- Quelles sont les conséquences et les mesures pour réduire ces accidents ?

V. Contexte scientifique de l'étude

La revue de littérature suivante se propose de souligner les travaux des auteurs ayant travaillé sur la problématique de moto taxi en classant leurs contributions selon trois différentes approches notamment : l'état des lieux des motos-taxis ; les risques sécuritaires de cette activité et l'impact de cette activité.

1. Approche selon l'État des Lieux des Motos-Taxis en Afrique et au Cameroun

Dans son mémoire portant sur les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun: le cas des motos taxis à Yaoundé, Djiepmo Ndjoukya, G. R.(2008) examine les défis de la sécurité routière en milieu urbain, en mettant particulièrement l'accent sur le phénomène des motos-taxis à Yaoundé comme l'indique le titre de ses travaux. L'auteur a utilisé une approche méthodologique allant de la formulation des hypothèses à la vérification de ce dernier grâce à une collecte de données quantitative et qualitative. Dans ses résultats, l'auteur souligne le fait que l'essor de ce mode de transport est étroitement associé à la crise économique qui a frappé le Cameroun à partir des années 1980, celle-ci était caractérisée par le non entretien des voies de communication, la construction des infrastructures inadaptée à l'évolution de la population. Ce sont ces facteurs qui ont favorisé la montée en puissance fulgurante de cette activité, faisant de la moto taxi une solution privilégiée pour de nombreux citadins, leur offrant une solution rapide et flexible face à la crise de mobilité urbaine. Les enquêtes de terrain et les constats faits par Djiepmo Ndjouka montrent que cette augmentation de la demande en mobilité en ce qui concerne la moto taxi, s'accompagne d'une augmentation alarmante des accidents de circulation avec près de 41 % des tués par accidents de la route au Cameroun sont des usagers de motos-taxis.

Même si l'auteur ne s'appesantit pas sur chaque commune, selon ses travaux, il estime que les défis auxquels fait face ce secteur d'activité est directement liée à l'absence de formation des conducteurs de moto taximen, ce qui augmente les comportements de conduite risqués. Il préconise donc que pour sortir de ces difficultés, il faut instaurer une série de

mesures de sécurité qui devra être accompagné des campagnes de sensibilisation et des programmes de formation adapter à chaque localité.

Dans son article, intitulé le secteur informel, une solution au problème d'emploi ? Les leçons d'une étude empirique auprès des conducteurs de taxi-motos, Badji Ouyi. (2015) présente le rôle du secteur informel, en particulier à l'activité de taxi-motos, dans la lutte contre le chômage au Togo. Il souligne que le chômage est un problème majeur dans les villes des pays en développement notamment : le Benin, le Sénégal, le Niger, le Cameroun, le Togo etc. selon lui cette crise de l'emploi est exacerbée par une augmentation démographique rapide et une absence d'opportunités dans le secteur formel. Pour l'auteur, à la date de rédaction de son article, l'Afrique comptait déjà 200 millions d'habitants âgés de 18 entre 24 ans, soit environ 40% de la population active, un environnement démographique caractérisé par la crise du chômage, c'est ainsi que l'auteur soutient que le secteur informel, malgré ses défis, offre des solutions acceptables car ces emplois informel permettent à de nombreux citoyen d'avoir de quoi survivre. Dans son article, l'auteur a mené une étude empirique portant sur 227 conducteurs de taxi-motos dans la commune de Lomé au Togo mettant ainsi en évidence le fait que ces petits métiers permettent de réduire le taux de chômage. Les résultats de son enquête révèlent que 42% des bend-skineurs considère la conduite de moto taxi comme un métier, tandis que 37,88% considère que cette activité n'est emplois transitoire en attendant un d'intégrer un véritable corps de métier. Les travaux de l'auteur met également en évidence que 86,5% de conducteurs exercent ce métier en plein temps, contre 13,5% l'exercent en temps partiel. Au regard de ces résultats l'auteur préconise une collaboration entre les autorités et les différent acteurs de développement afin de trouver des solutions en vue de formaliser cette activité qui contribue à lutter contre le chômage au Togo.

Kaffo, C., Kamdem, P., Tatsabong, B., & Diebo, L. M. (2007). Ces auteurs étudient l'intégration progressive et rapide dans les villes camerounaise des motos-taxis en ce qui concerne le système de transport public urbain, les auteurs associe cette prolifération rapide des bend-skineurs à plusieurs facteurs, tout d'abord, à la crise socio-économique qu'a subit le Cameroun dans les années 1990. Ensuite, le retrait de l'Etat providence fut là le deuxième facteur, avec le retrait des subventions dans plusieurs secteurs la moto taxi devinrent une opportunité professionnelle pour échapper au chômage. A côté de ces facteurs s'ajoute les innombrables échecs des sociétés de transport public urbain à satisfaire efficacement la demande de transport dans les villes camerounaises notamment Yaoundé et Douala, avec une succession d'entreprise les uns succédant aux autres mais avec le même résultat : la faillite.

C'est ainsi que ces auteurs analysent dans leurs travaux, comment est que cette activité bien que répandue a pu se développer en marge de la loi, pourtant cette dernière fournit un semblant de solution au besoin de mobilité. Comme élément explicatif à cette situation, les auteurs postulent que les facteurs tels que la crise de l'emploi, la dégradation des infrastructures routières et le prix abordable des motos, sont là, des éléments qui ont contribué à la prolifération de ce type de transport. Malgré ce pseudo succès, les auteurs soulèvent un ensemble de controverse qui entoure la question de la légalité et la prise en compte des motos dans le système de transport public au Cameroun.

Pour le professeur Kengne Fodouop.(1985), dans son article intitulé : Les transports « clandestins » autour de Yaoundé, l'auteur présente le phénomène des motos-taxis et les taxis de brousse comme étant un « un problème public », il indique également que les accidents causés par les conducteurs de moto taxi ne devraient pas être vus comme des événements isolés, mais comme une manifestation d'un problème structurel plus large profondément associé à l'absence de planification urbaine, inadaptabilité des infrastructures de transport exacerbée par l'insécurité routière. Le professeur révèle également que ce problème public que fait face la ville de Yaoundé est en grande partie causé par le gouvernement, en effet l'auteur révèle que en 1978, c'est le ministère de l'administration territoriale qui fit passer un communiqué invitant la police et la gendarmerie à laisser circuler, sans toutefois mettre en place les mesures visant à garantir le bon fonctionnement de cette activité. C'est dans ce sens qu'il propose une réévaluation des politiques publiques, tout en préconisant que la sécurité routière devrait être intégrée dans une stratégie de développement urbain. Il faut noter que l'auteur publie cet article en 1985, durant la période de la révolution verte et à la lecture des éléments qu'il présente cela nous a permis de comprendre et identifier les éléments qui ont conduit au développement de cette activité.

Maïdadi Sahabana (2006) quant à lui analyse le rôle des bendiskineurs dans la ville de Douala, chef-lieu de la région de littoral camerounais, comme un mode de transport public et source d'emplois pour les populations de la classe sociale défavorisées. Pour l'auteur c'est la ville de Douala qui compte 22 000 conducteurs de moto taxis et génère environ 30 000 emplois directs et beaucoup de petits métiers liés à la réparation et la vente d'accessoire sans oublier les laveries. Ces chiffres témoignent de l'impact de cette activité non seulement sur l'économie mais sur la réponse aux besoins cruciaux de mobilité dans une ville où les infrastructures sont dépassées par la forte densité de la population, en fournissant un service

de transport accessible et moins chère. L'auteur n'a pas manqué de relever que les bendskins permettent à une grande partie de la jeunes déscolarisés et pauvres de gagner leur vie.

D'un autre côté, Sahabana n'a pas manqué de mettre en avant l'opposition qui existe entre fonction bénéfique de la moto taxi pour la population et très polluants et accidentogènes ce qui crée une tension entre la nécessité de réguler cette activité informelle et la perception négative qu'en ont les pouvoirs publics au regard de leur comportement hors la loi. Sahabana indique que, les autorités doivent trouver un équilibre entre la prise en compte de la sécurité publique et le soutien à ces bendskineurs, qui permettent de satisfaire les besoins en mobilité d'une population urbaine en pleine croissance.

En parcourant la littérature disponible, surtout la contribution des autres auteurs qui ont dressés l'état des lieux de la conduite des motos taxi dans leurs travaux, il en ressort que pour la plupart de ces travaux ne sont pas d'actualité. Bien que certain auteur ont tenté de dresser l'état des lieux de la situation des motos taxi, ces derniers ce sont focalisé sur les villes tels que Douala, Lomé, Yaoundé, Bertoua sans toutefois s'intéresser à la commune de Yaoundé 6^{ème}. C'est alors que notre travail prends viens enrichir la documentation déjà disponible en présentant un état des lieux de la situation des motos taxi, les acteurs impliqués ainsi que les normes qui encadre cette activité. Notre travail va plus loin, en dressant un profil socioéconomique des conducteurs de moto taxi exerçant dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, les déterminants et le fonctionnement de cette activité, contribuant ainsi à doter aux acteurs impliqué dans l'organisation de cette activité des connaissances technique propres au fonctionnement des motos taximen dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. Ces connaissances pourront permettre la mise œuvres des politiques adaptés à la conduite et aux conducteurs de moto taxi dans la commune.

2. Approche selon les Risques Sécuritaires (d'Accidents) Liés à l'Activité de Moto-Taxi

Amougou, M. P. (2021) se penche sur l'incivisme qui caractérise les conducteurs de motos-taxis dans la ville de Yaoundé, mettant ainsi la lumière sur ces comportements de conduite qui contribuent significativement aux accidents de la route. Dans son étude, identifie une série d'attitudes imprudentes, telles que la vitesse excessive, la violation des voies à sens interdit, le non-respect des feux de signalisation, l'absence de port du casque et le fait de rouler sur les trottoirs et les terre-pleins. Amougou indique par la suite que ces comportements sont exacerbés par un manque d'éducation et de sensibilisation à la sécurité routière. Les résultats de son étude montre que les accidents impliquant des motos-taxis constitue 21,32 % du total des accidents de la voie publique en 2019, l'objectif de son étude

est d'analyser comment la promotion des valeurs civique pourrait transformer le comportement des conducteurs de moto taxi enfin que cette activité puisse contribuer efficacement à la mobilité urbaine des villes camerounaise en général et celle de Yaoundé en particulier.

Muhlrad, N. (2002) a étudié les implications spécifiques de l'insécurité routière dans les villes africaines. L'objet de son étude est d'analyser les raisons qui conduisent à l'échec des politiques classiques dans les pays pauvres d'Afrique, dans le but de proposer des solutions adaptées à leurs contextes. C'est ainsi qu'il note que les accidents de moto résultent souvent d'une combinaison de plusieurs facteurs notamment, l'état des routes, le comportement des conducteurs, et le manque de réglementation. L'auteur prescrit la nécessité d'une approche intégrée pour aborder efficacement la problématique de la sécurité routière, cela inclut des interventions à la fois au niveau des infrastructures et des comportements des usagers. Il préconise également la priorisation de la coopération technique plutôt que le simple transfert de solutions occidentales comme le font la plupart des pays en développement.

Kalieu, C. (2016) met en lumière la montée en puissance au cours de ces dernières décennies des motos-taxis comme mode de transport prédominant dans les villes camerounaises notamment Douala et Bafoussam, cette montée en puissance selon l'auteur a entraîné une série de défis importants tels que les nuisances et des problèmes significatifs pour la collectivité, y compris une augmentation alarmante des accidents de la route. Pour répondre à ce problème l'auteur prescrit la nécessité d'une réponse sur le plan politique et sur le plan urbanistique, selon l'auteur cela permettra de passer d'une situation conflictuelle avec les autres usagers de la route à une cohabitation pacifique.

Notre travail vient non seulement compléter ces travaux déjà existants sur les risques d'accident en fournissant une étude des risques sécuritaires qui sont liés à la conduite des motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, mais aussi apporter des précisions sur le type de risque et les conséquences y afférents, notre étude s'intéresse également à ce qui advient aux conducteurs après un accident de circulation, ces éléments permettent de mobiliser les informations, les cas pratiques qui pourront servir d'exemples pour un plan de sensibilisation et de prise de conscience.

3. Approche selon l'Impact Socio-Économique des Mototaxis

Djouda Feudjio. (2014) met en lumière les tensions et les rapports de force entre les jeunes benskineurs et les autorités, qui tentent de réguler cette activité jugée illégale ou déviante. Malgré les tentatives des pouvoirs publics pour encadrer les motos-taxis, les

benskineurs continuent d'opérer avec une relative impunité, contournant les réglementations grâce à des stratégies de résistance et d'adaptation. L'auteur conclut que cette dynamique illustre non seulement la lutte des jeunes pour leur survie, mais aussi la nécessité pour l'État d'écouter et de prendre en compte les réalités des jeunes, qui représentent une force sociale émergente, capable d'influencer le tissu socio-économique du pays.

La construction sociale du « *phénomène des motos-taxis* » au Cameroun est le centre d'intérêt des travaux de Joseph Keutcheu (2015), selon lui ce phénomène ne date pas d'aujourd'hui, ce dernier a progressivement évolué d'une solution pratique de transport urbain lorsque les transports conventionnel tels que les taxis et bus de transport commun urbain peinait à satisfaire le besoin de mobilité des citadin a non seulement un problème organisationnel, opérationnel mais aussi public perçu comme menaçant la sécurité routière des villes. À travers ses enquêtes qualitatives menées dans plusieurs villes du Cameroun notamment Yaoundé et Douala, l'auteur met en lumière les tensions qui caractérisent les différents acteurs impliqué dans l'activité des motos taxi à savoir les conducteurs eux même, les clients, autorités administratives et locales ainsi que les médias. L'auteur dans son article révèle que la construction du problème des motos-taxis crée un impact social, la perception dont se fait la population se fait de cette activité varient chez les uns et les autres selon les spécificités locales, et où l'action publique se voit confrontée à des enjeux sociaux, économique et politiques multiples.

Les études approfondies mené par OMS et la Banque Mondiale sur la sécurité routière, révèlent que les infrastructures de transport ont un impact significatif sur les la prévention des accidents. Le résultat de leurs travaux indique qu'une part significative et non négligeable des décès et des blessures graves sur les routes. Cette impact social que constitue les accidents de sont directement liée à l'état des infrastructures tels que : les routes mal conçues, l'absence de passages piétons sécurisés et le manque de signalisation adéquate. De ce fait, en fin de limiter l'impact négatif de ces accident, les deux organisations recommandent au pouvoir publics des investissements ciblés dans l'amélioration des infrastructures routière. Cette études révèlent également que la mise en œuvre de politiques de sécurité routière efficaces nécessite une collaboration entre les conducteurs de moto taxi, les clients, la commune, les hôpitaux, les media, les force de l'ordre, les organisations non gouvernementales et l'Etat. Pour ce faire L'OMS et la Banque mondiale recommandent de développer des programmes de sensibilisation et de formation pour les conducteurs, ainsi que d'améliorer les infrastructures aux points névralgiques identifiés par des analyses de données sur les accidents.

Maïdadi Sahabana, Pour l'auteur l'activité de moto taxi dans les villes du Cameroun est un grand vivrier d'emplois notamment pour la jeune génération, pour étayer ses conclusion l'auteur fait un état des lieux chiffré de la capacité d'employabilité de ce secteur d'activité c'est ainsi que l'auteur estime que la ville de Douala compter 22 000 conducteurs de moto taxis et génère environ 30 000 emplois directs et beaucoup de petits métiers liés à la réparation et la vente d'accessoire sans oublier les laveries. Ce constat témoigne de l'importance de contribution de cette activité à l'économie nationale.

Au regard des travaux évoqué dans cette partie, il en ressort que même si les précédents auteurs ont tenté de présenter l'impact socio-économique de l'activité de moto taxi, beaucoup reste encore à faire, non seulement ces travaux ne sont plus d'actualité, mais aussi aucun de ces travaux ne traite du cas de la commune de Yaoundé 6^{ème}. Nous pouvons également noter que la plus part de ces travaux s'intéresse à l'activité de moto taxi en termes d'employabilité et l'effet pervers que peut avoir les accidents de moto. C'est dans ce contexte que notre travail de recherche apporte une contribution particulière sur les effets socio-économique notamment les détails sur les revenus journaliers de ces motos-taximen, le type de blessure lors des accidents, le manque à gagner à la suite d'un accident, les effets de l'accident sur la famille et la vie sociale etc. ceci dans un cadre géographique propre à la commune de Yaoundé 6^{ème}, ceci en raison de l'absence des données et des travaux scientifiques abordant cette problématique dans cette zone géographique.

VI. Cadre Théorique et Conceptuel

1. Cadre Théorique

Plusieurs théories permettent de comprendre la dynamique de l'activité des motos taxi dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, Dans le cadre de notre travail nous avons relevé deux qui nous semblent adapter à l'objet étudié, nous permettant ainsi de comprendre les dynamiques sociales et comportementales des conducteurs et comment ils influencent les risques d'accidents. Il s'agit du constructivisme, notamment avec les concepts d'habitus et de champ développés par Pierre Bourdieu, ainsi que la théorie de l'acteur stratégique de Michel Crozier et Erhard Friedberg.

La théorie de l'acteur stratégique

La théorie de l'acteur stratégique, a été développée dans les années 1970 par Michel Crozier et Erhard Friedberg, cette théorie met l'accent sur les comportements individuels des acteurs au sein d'un système social. Selon les auteurs, l'individu se comporte dans la société en fonction de ses intérêts. En ce qui concerne notre étude, cette théorie nous permet de

comprendre comment chaque moto-taximan agit en fonction de ses intérêts personnels, souvent en dépit des contraintes imposées par le cadre réglementaire en vigueur. Les conducteurs, face à des conditions de travail précaires et à une forte concurrence, en cherchant à maximiser leurs gains, peuvent adopter des comportements qui les amènent à prendre des risques sur la route. Michel Crozier et Erhard Friedberg postule que les acteurs sont intelligents, en conclusion ils sont rationnels. Mais que cette rationalité est limitée. La rationalité limitée signifie que les acteurs de l'activité de motos-taxis prennent des décisions basées sur l'information et les ressources dont ils disposent. Les choix que font les conducteurs de moto taxi, en ce qui concerne le respect de la réglementation sont souvent motivés par leur expérience personnelle et leur perception des risques routiers. Très souvent, un moto taximan qui a l'habitude échappé par chance aux accidents peut sous-estimer les dangers tandis qu'un conducteur ayant déjà été victime d'un accident aura tendance à être prudent sur la route. Cette rationalité limitée peut les amener à prendre des décisions qui vont à l'encontre de leur sécurité et de celle de leurs passagers, les exposant ainsi à des risques d'accident.

La théorie de l'acteur stratégique postule également qu'il y'a interaction entre les différents acteurs d'un system et que ces interactions peuvent influencer le comportement des individus présent dans le système. Dans le cas de l'activité de moto taxi, les conducteurs interagissent non seulement entre eux, mais aussi avec d'autres usagers de la route, notamment : les piétons et les autres automobilistes. Ces interactions créent un climat de méfiance, où les conducteurs de moto taxi estiment que les automobilistes ne veulent pas leur céder le passage, et les automobilistes estiment que les motos taximen sont trop envahissant, ce qui conduit ces conducteurs à adopter des comportements risqués pour affirmer leur présence sur la route. D'un autre côté, la compétition entre les motos taximen avec d'autres modes de transport pour les clients, peuvent exacerber les comportements à risque, rendant la situation encore plus dangereuse. En somme, cette théorie offre un cadre pertinent pour comprendre comment les stratégies individuelles des conducteurs de motos-taxis influencent la sécurité routière à Yaoundé.

Le constructivisme

Le constructivisme développé entre 1960 et 1980 par Pierre Bourdieu, postule que deux éléments peuvent expliquer la façon dont les individus réagissent dans un contexte social donné. Ces deux éléments sont les notions d'habitus et de champ. Etant donné que notre sujet traite de la façon dont la conduite des motos taxi influe sur les risques d'accident, cette

théorie nous a été d'une grande utilité, celle-ci nous a aidés à comprendre le pourquoi et le comment les motos-taximen intègrent la réglementation en vigueur et comportements liés à la sécurité routière. La notion d'habitus est définie par Pierre Bourdieu comme étant des schémas de pensée et d'action qu'un individu acquiert au sein de son espace géographique. Ces schémas de pensée vont donc déterminer la manière dont le conducteur agit face au respect de réglementation de la circulation et sa perception du risque d'accident. De façon pratique si un moto taximan a été socialisé dans un environnement de non-respect ou d'absence du code de la route, il y'aura des fortes chances que ce dernier ne respecte pas le code de la route et adopte donc un comportement l'exposant au risque d'accident.

En ce qui concerne la notion de champ, celle-ci est définie par l'auteur comme les caractéristiques de l'espace dans lequel évolue l'individu. Lorsqu'on l'applique à notre thématique, il en ressort que le champ dans lequel évoluent les motos-taximen dans la commune de Yaoundé 6^{ème} se caractérise par une absence d'une réglementation stricte et par une concurrence accrue non seulement entre les motos taximen eux-mêmes, mais aussi entre les motos taximen de les autres automobilistes. Le champ dans lequel évolue les motos taximen de la commune de Yaoundé 6^{ème} est donc c'est espace caractérisé par des luttes et des interactions qui façonne les comportements des conducteurs, ici chaque conducteur cherche à maximiser le profit dans un environnement où la pression économique est forte et ou les choix de conduite peuvent être influencés par le besoin de répondre à des attentes de rapidité et d'efficacité, facteurs qui, incitent les conducteurs à négliger les règles de sécurité routière. Grace à cette théorie nous parvenons à comprendre le rôle des représentations sociales sur le comportement des motos-taximen, en effet la perception populaire qui pousse a considérer les conducteurs de moto taxi comme des conducteur insouciant, pousse ces derniers a ce comporter de façon insouciant sur la route.

L'approche constructiviste ouvre la voie à des interventions ciblées pour améliorer la sécurité routière ceci, en identifiant les habitus et les représentations sociales des conducteurs (le champ), il devient possible de développer des programmes de sensibilisation et d'éducation qui permettent de s'attaquer directement aux mentalités et aux comportements.

2. Cadre Conceptuel

La conduite de moto-taxi et les risque d'accident dans la commune de Yaoundé 6^{ème} mobilise un ensemble de terme propre à cette thématique et essentiel à définir afin de mieux cerner les enjeux de notre recherche et permettre une contextualisation des concepts qui y serons abordé.

Moto-Taxi

La Moto-Taxi, est souvent considérées par les médias comme des engins dangereux surtout pour leurs implications récentes dans les phénomènes d'accidents et banditisme. Mais selon nos convictions, ce sont les pilotes de ces engins qui doivent être mis en cause aux regards de leurs comportements risqués.

Selon la réglementation camerounaise, une moto c'est un véhicule à deux roues, qui pèse 200 Kg environ, avec un moteur de un, deux, trois, ou quatre cylindres, dont la puissance est obligatoirement bridée à 100 CV soit 73,6 KW avec une tolérance de 6 %.

La moto taxi quant à elle fait référence à une moto utilisée à titre onéreux et les conducteurs de moto taxi, sont les individués que conduise la moto a titre onéreux, ces conducteurs portes plusieurs noms au Cameroun notamment, *babana*, *moto man*, *moto taximan*, *bend-skineur* etc. dans d'autres pays africain, les conducteurs de ces engins son appelé :

Conduite de Moto

Le terme "conduite de moto" fait référence à l'action de piloter une moto, un véhicule à deux roues propulsées par un moteur. Dans le cadre de notre travail, la conduite de moto ici fera référence à la conduite de moto à titre onéreux (Moto taxi). C'est-à-dire la conduite de mototaxi tels que défini plus haut, dans la pratique, la conduite de moto taxi implique le transport de passagers (client) d'un point à un autre en échange d'une rémunération. Il convient de noter la conduite de moto taxi est l'une des activités les mieux représenter dans le commune en raison de sa flexibilité et de sa capacité à naviguer dans des zones souvent congestionnées.

Risque

Selon le dictionnaire de la Géographie la fréquence des accidents et des catastrophes provoquant la perte de vies humaines et des dommages matériels graves a fait prendre conscience de la notion de risque et de la définition de zones à risques. On distingue généralement les risques naturels impliquant la possibilité ou la probabilité d'événements catastrophiques d'origine naturelle: inondations exceptionnelles, avalanches, séismes, sécheresses prolongées, cyclones, raz de marée, prolifération d'insectes nuisibles, et les risques technologiques liés à l'éventualité d'accidents dans des établissements industriels: émanation de gaz ou de liquides toxiques, explosions, radioactivité... Sur le plan géographique, on est conduit à définir des zones à risques, des sites dangereux, des approches

à protéger. Un risque peut donc être défini comme la probabilité d'occurrence d'un phénomène non désiré qu'il soit d'ordre humaine ou naturelle.

Risque d'Accident

Le risque d'accident dans le cadres de notre travail est défini comme la probabilité d'occurrence d'un accident causé par la conduite de moto taxi et pouvant entrainer des conséquences comme blessures, des dommages matériels et ou psychologique pouvant conduire ou pas à des pertes de vie. Fonction de notre thématique, ce risque est amplifié aussi bien par facteurs anthropologique que par des facteurs environnementaux.

3. Opérationnalisation des Variables

En fonction de notre sujet, deux types de variables sont dégagés d'une part la variable indépendante, qui est **la conduite de moto**, celle-ci est décomposée en plusieurs dimensions à savoir les dimensions temporelle, géographique et politique, chacune d'entre elle sont décomposée en variables et indicateurs spécifiques ce qui nous permet d'évaluer les comportements de conduite, l'utilisation des motos-taxis et la régulation du secteur d'activité. Ce sont ces éléments qui nous ont permis tout d'abord de dresser notre questionnaire et en suite de comprendre comment les habitudes de conduite et les conditions d'occupation des routes influencent le risque d'accidents de circulation.

D'un autre coté ce dresse la variable dépendante de notre sujet qui est, **le risque d'accident**, cette variable dépendante comme son nom l'indique dépend de la conduite de moto (variable indépendante) elle est structurée autour de quatre dimensions à savoir la dimension sociales, économiques, infrastructurelles et culturelles. Ces dimensions nous permettent d'évaluer non seulement la fréquence et la gravité des accidents, mais également leur impact sur la communauté et l'économie de la commune de Yaoundé 6^{ème}.

a. Variable Indépendante

Concept : conduite de moto-taxi

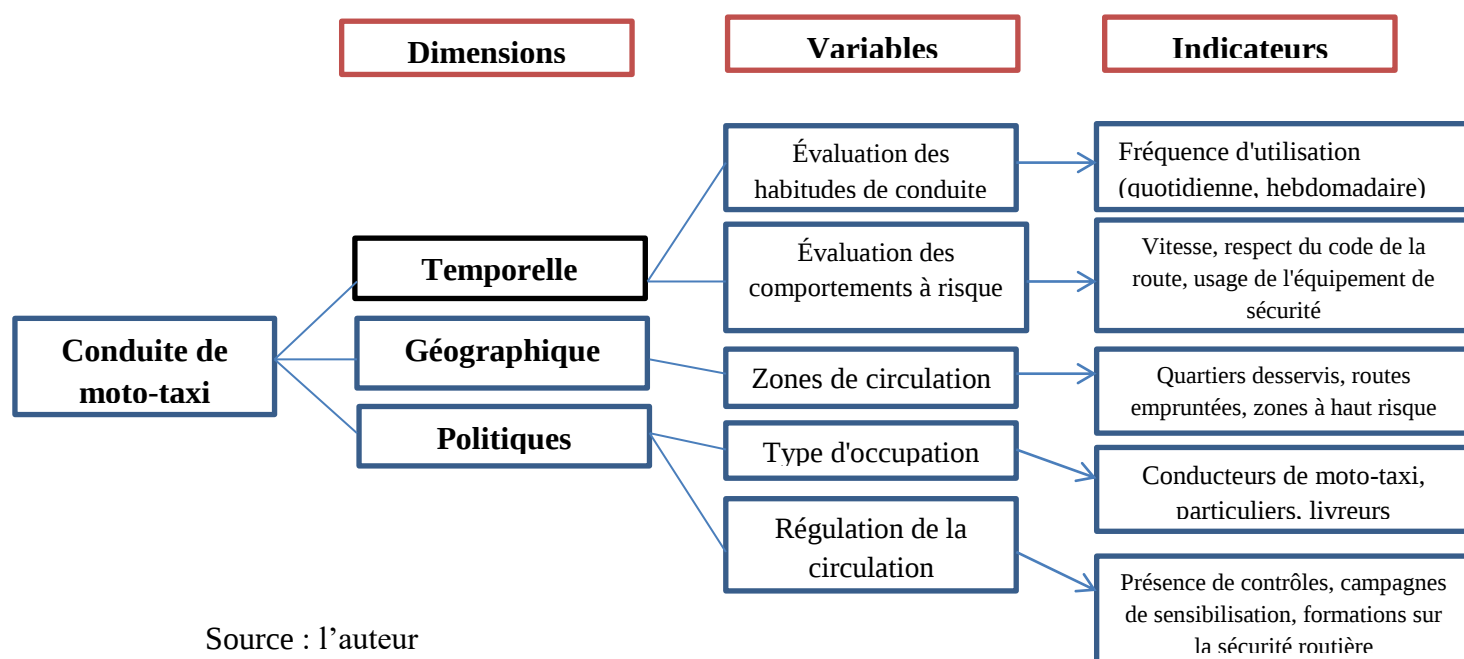


Figure 2 : Variable Indépendante

b. Variable Dépendante

Concept : risque d'accident

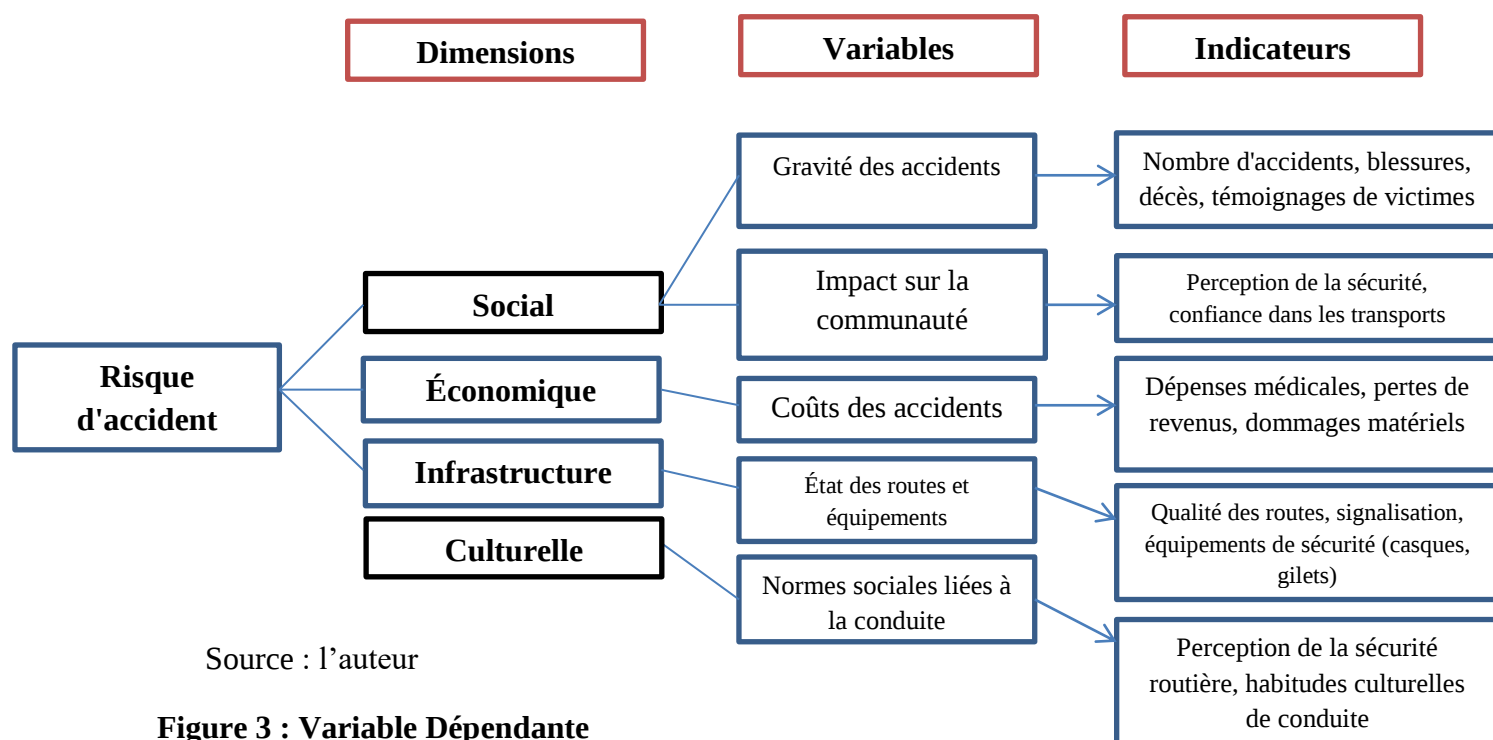


Figure 3 : Variable Dépendante

VII.Objectifs de l'étude

1. Objectif principal

Identifier et analyser les principaux facteurs contribuant aux accidents de motos-taxis et proposer des mesures d'atténuation.

2. Objectifs secondaires

- Évaluer l'efficacité des réglementations en place et leur impact sur les accidents de moto-taxi.
- Analyser le profil des conducteurs et son implication sur le comportement de conduite.
- Identifier les facteurs interne et externe à risque.
- Évaluer les conséquences des accidents et proposer des mesures de prévention adaptées.

VIII. Hypothèses de recherche

Pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés, nous sommes partis des hypothèses. L'hypothèse principale ne pouvant être vérifiée, Notre travail disposent de quatre (04) hypothèses à savoir :

- Une réglementation adapté et bien appliquée permet de réduit de manière significativement le risque d'accidents liés à la conduite de motos-taxis.
- Les conducteurs de motos-taxis caractérisé par un niveau d'éducation faible couplé par la précarité de leurs conditions socio-économiques sont plus susceptibles d'adopter des comportements de conduite à risque.
- Les facteurs internes (comportements à risque) et les externes (des infrastructures défectueuses, manque de signalisation etc.) sont des déterminants dans la survenue d'accidents de motos-taxis
- Les accidents de motos-taxis entraînent systématiquement des conséquences socio-économiques négatives et des mesures de prévention ciblées tels que l'amélioration de la signalisation routière et une règlementation stricte et adéquate peuvent réduire leur incidence.

IX. Méthodologie de recherche

Afin de parvenir aux objectifs visés par notre recherche, nous avons opté pour une démarche Hypothético-déductive et un plan linéaire. Par ailleurs, plusieurs approches méthodologiques ont été implémentées en vue d'aboutir à des résultats crédibles et

représentatifs de la conduite de moto et le risque d'accident dans la commune de Yaoundé 6^e. Elles se sont articulées autour de 2 principaux axes : la collecte des données d'abord, le dépouillement, analyse et traitement des données ensuite.

1- Collecte des données

La collecte des données a consistée d'abord à faire une revue de la littérature des documents en rapport avec notre thème, ensuite les travaux sur le terrain. Elle s'est fait en deux étapes : la collecte des données secondaire et la collecte des données primaire.

a. La collecte des données de seconde main

Dans cette étape nous avons passé en revue toutes les informations relatives à la conduite de moto et les accidents liés à ceux-ci. Il s'agissait de manière spécifique d'exploiter les articles, ouvrages, rapports, les mémoires et d'autres documents en rapport avec notre thème. Elle a consisté à faire une recherche documentaire numérique et une recherche documentaire physique.

- **Recherche documentaire numérique** : il s'agissait des documents consultable et/ou téléchargeable sur internet. pour y accéder nous avons fait recours à un certain nombre de sites spécialisés (mémoire online, www.sudoc.abes.fr , www.pdfdrive.com , www.these.fr), de moteur de recherche (internet explorer, Google search, Mozilla Firefox), de moteur de recherche spécialisé (Google scholar) et des métas moteurs de recherche (dogpile, yippy) et bien d'autres.

- **Recherche documentaire physique** : consistait la consultation des productions scientifiques provenant des centres de documentations spécialisés comme : la bibliothèque de la F.A.L.S.H et du département de Géographie de l'université de Yaoundé 1, La bibliothèque de l'école normale supérieure de Yaoundé1, la documentation des communes de Yaoundé.

b. Les données primaires

Il s'agissait de collecter les données sur le terrain auprès des personnes ressources. Elles ont été classées en 2 grandes catégories avec notamment les données à caractère qualitatifs et les données à caractère quantitatifs.

- **Les techniques de collecte des données à caractère qualitatif.**

Dans le cadre de notre travail, les outils de collecte qualitatifs des données ont été incontournables dans la mesure où ils nous ont donnés l'accès à des informations fiables et de qualité.

L'observation

Comme le veut la démarche hypothético-déductive, il s'agissait ici de mettre un accent particulier sur les descentes directes sur le terrain, afin de devenir témoin privilégié de non seulement du comportement des conducteurs de mototaxis mais aussi de la manière dont les conditions environnante de l'espace dans lequel se déroule l'activité de moto taxi agit sur la sur la sécurité routière à Yaoundé 6^{ème}. Cette observation a surtout permis d'identifier les personnes cibles aptes à nous fournir des informations nécessaires pour notre recherche. Enfin de bien mener notre observation, nous nous sommes muni d'un appareil Photo qui nous a servi pour les prises de vue des éléments saillants que nous avons observés comme : l'état de la chaussée, les cas de surcharge, l'équipement du conducteur etc.

Interviews semi-structurées

Enfin de compléter les données obtenues de l'observation, nous avons conduit des entretiens semi-structurés (voir annexes) auprès des acteurs clés qui interviennent dans le secteur de la mobilité urbaine à savoir : le responsable de l'activité des motos taxi à la commune de Yaoundé 6^{ème}, les représentants des associations de mototaxis de la commune de Yaoundé 6^{ème}, le responsable de l'hôpital de District de Biyem-assi ainsi que d'autres parties prenantes tels que les passagers et les autres automobilistes. Ces entretiens nous ont ainsi permis de collecter les informations approfondies et complémentaires sur les pratiques observées sur le terrain, les règles en vigueur, ainsi que les défis rencontrés dans la gestion de la sécurité routière. La nature semi-structurée de ces entretiens a permis d'offrir à nos participants une liberté à exprimer leurs perceptions et leurs expériences de l'activité de moto taxi, tout en nous permettant de maintenir un cadre méthodologique cohérent pour la collecte des données dédié à cette étude.

Focus groups

Dans le but de recueillir de façon détaillée les expériences et perceptions des conducteurs de moto taxi face au risque d'accident, nous avons organisé des focus groups avec ces derniers. Les focus groupe étant des groupes de discussion, ces discussions collectives ont permis d'explorer de manière interactive les éléments suivants: les comportements et les stratégies individuelles et collectives adoptées pour éviter les accidents, les motivations des conducteurs, ainsi les facteurs de risque liés à la pratique quotidienne. Ces focus groups ont contribué à compléter les informations obtenues par observation et interviews. Ceux-ci ont été constitué de :

- un premier groupe composé de conducteurs de motos-taxis exerçant au carrefour Simbock, Biyem Assi, TKC, Obili et Rond-point Express ;
- un deuxième regroupant des usagers réguliers (clients) de ce mode de transport ;
- un troisième réunissant les agents de la police municipale de Yaoundé 6^{ème}

Chaque groupe, composé de six à dix participants, a permis de recueillir des perceptions différenciées sur les comportements à risque, les défaillances infrastructurelles et l'efficacité des mesures de régulation existantes, offrant ainsi une lecture croisée des déterminants de l'accidentalité liée à cette activité.

- **Les techniques de collecte des données à caractère quantitatif.**

Les enquêtes par questionnaire.

Elle a consisté à aborder les conducteurs de motos et autres acteurs à travers une série de questions afin de collecter des informations, ces questionnaires ont été administrés aux conducteurs des quartiers ciblés et aux personnes ressource. Le questionnaire élaboré avait pour objectif de recueillir les informations sur les conducteurs de mototaxis et des conditions environnementales sur la sécurité routière à Yaoundé 6. La collecte des données a été réalisée à l'aide de l'outil de collecte des données Kobo collect.

Le choix de l'échantillon

Dans le cadre de notre étude avec pour acteur principal les conducteurs de moto taxi, il n'existe aucune base de sondage fiable et disponible concernant notre zone d'étude, pouvant permettre de connaître le nombre exact de conducteurs ni leur répartition fonction des quartiers. Lorsqu'on combine cette absence de données officielles, avec à la forte mobilité qui caractérise les conducteurs de moto taxi, il devient impossible d'utiliser les techniques d'échantillonnage probabiliste classique.

En raison de ce manque de base de sondage, nous avons utilisé pour cette étude l'échantillonnage par itinéraire, encore appelé route sampling. L'échantillonnage par itinéraire est une méthode d'échantillonnage non probabiliste, il convient de préciser que contrairement à d'autres méthodes du genre, cette méthode ne provient pas d'un inventeur unique, mais résulte d'un développement progressif. Les bases de cette théorie furent posées par Leslie Kish (1965) dans ses travaux sur l'échantillonnage sans base de sondage. Par la suite dans les années 1980–2000, l'OMS et l'UNICEF l'ont opérationnalisée et largement diffusée, avant d'être formalisée scientifiquement dans les ouvrages récents de Tourangeau et al. (2014). Dans l'opérationnalisation, l'échantillonnage par itinéraire consiste à identifier un parcours

incluant des points stratégiques où la présence des conducteurs de moto-taxi est la plus élevée (carrefours, gares routières, axes très fréquentés), pour ensuite administrer nos questionnaires. Ce type d'échantillonnage est particulièrement adapté notre sujet car elle est conçue pour les populations non répertoriées, difficile à atteindre, mobiles et dont les effectifs sont inconnus exactement comme celle des conducteurs des motos-taxis exerçants dans la commune de Yaoundé 6^{ème}.

Construction de l'itinéraire

Notre itinéraire a été défini à partir d'une observation exploratoire que nous avons menée dans la commune de Yaoundé 6^{ème} avec l'aide d'une moto. Les points que nous avons sélectionnés correspondent aux endroits où les conducteurs de mototaxis station fréquemment soit pour attendre les clients soit pour se reposer, ces points sont :

- Carrefour Entrée Simbock
- Carrefour TKC
- Carrefour Biyem Assi
- Rond-point Expresse
- Chapelle Obili
- Etoug Ebe entrée centre des handicapés
- Mvog Betsi
- Carrefour Obili

Ces différents points ont été retenus afin de maximiser la probabilité de rencontrer différents profils de conducteurs et d'assurer une couverture géographique diversifiée.

Les horaires de passage

En fin de limiter les biais et rester objectif sachant certains conducteurs de moto taxi préfèrent travailler et d'autres dans l'après-midi, l'itinéraire a été parcouru à trois moments selon les heures de la journée ci-après :

- Matin : 6h30 – 9h
- Midi : 11h – 14h
- Soir : 16h – 19h

Afin de diversifier les conducteurs rencontrés, chaque point de l'itinéraire a été visité plusieurs fois ce qui a permis d'éviter la surreprésentation de certaines heures ou zones.

Sélection des enquêtés

Sur chaque point de l'itinéraire identifié plus haut il était question de procéder de la façon suivante :

- Un conducteur sur trois a été sélectionné pour réduire les éventuels biais liés à la disponibilité immédiate ;

- L'objectif de l'enquête leur a été expliqué afin de motiver leur participation et obtenir leurs consentement ;
- Seuls les conducteurs ayant donné leur consentement ont été interrogés.

Administration du questionnaire

Les questionnaires ont été administrés de la façon suivante:

- En face à face,
- Directement sur les lieux de l'itinéraire,
- En français et quand nécessaire, en anglais,
- Avec une durée moyenne de 7 à 10 minutes par entretien.

Bien évidemment, l'anonymat et la confidentialité des réponses ont été garantis afin de favoriser la sincérité des participants, notamment sur des questions sensibles comme l'implication dans des accidents ou le non-respect du code de la route. Grace à cette confidentialité, nous avons pu obtenir des réponses à nos questions.

Détermination de la taille de l'échantillon

Même si l'échantillonnage choisit soit non probabiliste, il nous a fallu calculer la taille minimal de l'échantillon à atteindre enfin que notre échantillons soit représentatif. Pour ce faire nous avons utilisé la formule de Cochran, W. G. (1977) cette formule est utilisé pour calcule la taille minimale théorique d'échantillon à atteindre pour des populations inconnues. Cette formule nous a permis d'obtenir une taille d'échantillon suffisante pour assurer une marge d'erreur acceptable.

Formule de Cochran

$$n_0 = \frac{Z^2 - p (1 - p)}{d^2}$$

Où :

- $d = 0,05$ (marge d'erreur de 5 %) $\rightarrow d^2 = 0,0025$
- $p = 0,5$ (proportion maximale utilisée quand la population est inconnue) $\rightarrow p(1-p) = 0,25$
- $Z = 1,96$ (niveau de confiance 95 %) $\rightarrow Z^2 = 3,8416$

Calcul

$$n_0 = \frac{3,8416 \times 0,25}{0,0025} = \frac{0,9604}{0,0025} = 384,16$$

En application de la formule de Cochran, la taille minimale d'échantillon théorique est donc de **385 enquêtés**. Avec à l'utilisation de l'outil KoboCollect nous avons pu collecter les données sans avoir recours à l'impression des questionnaires, ce qui a contribué à éliminer le risque d'avoir des questionnaires invalides ou incomplets ce qui ne nous a pas empêcher d'aller jusqu'à 428 questionnaire, ceci étant donné que la formule de Cochran définit le nombre minimale d'échantillon. Donc dans le cadre de cette étude, **428 questionnaires ont été administrés**. Réparti de la façon suivant :

Tableau 1: Répartition des questionnaires

Zones	Nombres de questionnaires
Carrefour Entrée Simbock	54
Carrefour TKC	54
Carrefour Biyem Assi	54
Rond-point Expresse	54
Chapelle Obili	53
Etoug Ebe entrée centre des handicapé	53
Mvog Betsi	53
Carrefour Obili	53
TOTAL	428

Source : l'auteur

Outils mobilisés dans la recherche

- Récepteur GPS pour les relevés de points.
- SIG pour les cartes.
- KoboCollect, SPSS 17 pour la saisie des données et leur traduction en tableaux et en diagrammes,
- Excel 2007, pour générer certains graphiques et tableaux
- Appareil photo pour la documentation visuelle du terrain

2- Le traitement et l'analyse des données

Le traitement et l'analyse des données a intervenu à la suite de la collecte des données. Dans le processus de vérification de nos hypothèses, les données collectées sur le terrain ont été classées en rubriques, en tenant compte des réponses et des objectifs de départ.

Les données de l'enquête quantitative ont été dépouillées et saisies à l'aide du logiciel KoboToolbox et converties directement vers les formats SPSS et Excel. KoboToolbox est une plateforme en ligne gratuite et open-source pour la collecte de données de terrain via des appareils mobile (Smartphones, tablettes) ou des ordinateurs, même hors ligne. Elle permet de

créer des formulaires d'enquêtes, gérer les données collectées (texte, chiffres, image, sons, données géographiques) et de les analyser

Tableau 2: Tableau synoptique

Questions de Recherche	Objectifs de Recherche	Hypothèses de Recherche	Méthodologie
Question Principale : Quels sont les facteurs qui influence le risque d'accidents de motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6ème et quelles mesures permettent de les être atténués ?	Objectif Principal : Identifier et analyser les principaux facteurs contribuant aux accidents de motos-taxis et proposer des mesures d'atténuation.		- observation direct sur le terrain - Enquête par questionnaire auprès des conducteurs de motos-taxis. - Analyse des données d'accidents fournies par les autorités locales. - Interviews semi-structurées avec des acteurs clés (responsables de la sécurité routière, associations de mototaxis)
Question Secondaire 1 : Comment est-ce que le cadre réglementaire influence-t-il la sécurité routière dans la commune de Yaoundé 6 ^{ème} ?	Objectif Secondaire 1 : Évaluer l'efficacité des réglementations en place et leur impact sur les accidents de moto-taxi.	Hypothèse 1 : Une réglementation adapté et bien appliquée permet de réduire de manière significativement le risque d'accidents liés à la conduite de motos-taxis.	- Analyse documentaire des lois et réglementations en vigueur. - Enquête auprès des conducteurs sur leur connaissance des réglementations.
Question Secondaire 2 : Quelle sont les caractéristiques des conducteurs de moto-taxi et comment affectent-elles leur comportement au guidon de leurs moto ?	Objectif Secondaire 2 : Analyser le profil des conducteurs et son implication sur le comportement de conduite.	Hypothèse 2 : Les conducteurs de motos-taxis caractérisé par un niveau d'éducation faible couplé par la précarité de leurs conditions socio-économiques sont plus susceptibles d'adopter des comportements de conduite à risque.	- Enquête par questionnaire pour recueillir des données démographiques et sociales. - Analyse des comportements de conduite à partir des réponses du questionnaire. - Focus groups pour approfondir les perceptions des conducteurs
Question Secondaire 3 : Quels sont les facteurs interne et externe à risque dans la conduite des motos-taxis ?	Objectif Secondaire 3 : Identifier les facteurs interne et externe à risque.	Hypothèse 3 : Les facteurs internes (comportements à risque) et les externes (des infrastructures défectueuses, manque de signalisation etc.) sont des déterminants dans la survenue d'accidents de motos-taxis.	- Observation directe des comportements de conduite dans des zones à risque. - Analyse des infrastructures routières et identification des défaillances. - Enquête sur les perceptions des conducteurs concernant l'état des routes.
Question Secondaire 4 : Quelles sont les conséquences et mesure pour réduire ces accidents	Objectif Secondaire 4 : Évaluer les conséquences des accidents et proposer des mesures de prévention adaptées.	Hypothèse 4 : Les accidents de motos-taxis entraînent systématiquement des conséquences socio-économiques négatives et des mesures de prévention ciblées tels que l'amélioration de la signalisation routière et une réglementation stricte et adéquate peuvent réduire leur incidence.	- Analyse des données économiques et des statistiques de santé publique liées aux accidents. - Enquête auprès des victimes d'accidents et des familles affectées. - Évaluation des initiatives de prévention existantes et recommandations pour de nouvelles mesures.

Source : l'auteur

Notre travail est structuré en quatre chapitres, et chaque chapitre aborde des aspects clés de la problématique de la conduite de moto taxi et le risque d'accidents dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. Le premier chapitre est consacré à l'examen du cadre normatif et législatif en vigueur à date, la deuxième chapitre de son côté, analyse le profil démographique et social des conducteurs, bien évidemment en mettant en lumière les facteurs socio-économiques qui influencent leur comportement des motos taximen. En ce qui concerne le troisième chapitre, nous identifions les défaillances infrastructurelles et les comportements qui contribuent aux accidents. Le quatrième chapitre quant à lui évalue les conséquences des accidents de motos-taxis et propose des mesures de prévention adaptées. Cette structuration a pour but d'offrir une compréhension approfondie des enjeux liés à la sécurité routière dans cette commune.

CHAPITRE 1 : CONTEXTE ET PROBLEMATIQUE DES ACCIDENTS DE MOTOS-TAXIS DANS LA COMMUNE DE YAOUNDE 6

L'étude des accidents impliquant les motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème} nécessite au préalable une compréhension du contexte dans lequel cette activité s'est développée ainsi que des mécanismes qui favorisent son expansion. En effet, l'essor des motos-taxis s'inscrit dans un environnement marqué par des enjeux de mobilité urbaine, de réglementation et de sécurité routière. Ce chapitre présente d'abord le cadre normatif et législatif qui encadre l'activité de moto-taxi au Cameroun, puis analyse l'évolution spatiale et l'impact de ce mode de transport dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. L'examen de ces différents aspects permet de mieux cerner les conditions structurelles et institutionnelles dans lesquelles évoluent les conducteurs de moto taxis. Ainsi, ce chapitre constitue une base essentielle pour comprendre les facteurs à l'origine des accidents et contribue à l'atteinte de l'objectif global de cette recherche portant sur l'analyse du risque d'accident lié à la conduite des motos-taxis.

1.1. Cadre normatif et législatif de l'activité de moto-taxi

Cette section se propose de présenter le cadre normatif et législatif qui encadre l'activité de moto taxi au Cameroun et plus spécifiquement dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. L'objectif ici est de comprendre les mécanismes qui ont déjà été mise en place pour encadrer cette activité. Nos recherche sur le terrain, et nos enquêtes nous ont donné de relever une batterie d'instruments juridiques qui se sont succédées tours à tours. A côté de ces instrument juridique plusieurs acteurs institutionnels ou non sont impliqués dans l'organisation de cette activité.

1.1.1. Instruments Normatifs de Sécurité Routière au Cameroun

Au Cameroun la sécurité routière repose sur un ensemble d'instruments normatifs dont le but est avant tout de garantir la protection des usagers et assurer une circulation sécurisée des véhicules. Ces instruments normatifs de sécurité routière se divisent en deux catégories à savoir : les normes régissant la construction des infrastructures routières et les normes régissant la circulation des véhicules.

1.1.1.1 Normes de Construction des Infrastructures Routières

En matière de prévention des accidents de circulation, la construction des infrastructures doivent respecter une norme standard optimale permettant de limiter les risques d'accident. C'est dans ces soucis d'harmonisation des normes de construction des routes Camerounaise que dans décret n°2002/216 du 22 août 2002, l'Etat du Cameroun a fait du ministère des Travaux Publics, le responsable de l'entretien, de la création et de la protection du réseau routier national. Le ministère des travaux publics est donc responsable de la mise en place des normes de conception et de signalisation des routes camerounais.

Normes de Conception Routière

La normalisation de la conception routière vise avant tout à garantir la stabilité des véhicules et par la suite une utilisation optimale des routes. En ce qui concerne les normes géométriques au Cameroun, le pays s'adosse malheureusement sur les normes françaises notamment des aspects comme les normes de servitude, les caractéristiques géométriques et la signalisation routière.

Pour ce qui est de la servitude, les normes en la matière concernent principalement la largeur de la chaussée, des accotements et des trottoirs, ainsi que l'emprise au sol de la route. La largeur de la chaussée ici indique le nombre des voies nécessaires et la capacité routière. Tant dit que les accotements, qui eux sont principalement sur les routes rurales, assurent la sécurité des piétons et surtout facilitent l'évacuation des eaux. Les trottoirs sont quant à eux présents en milieu urbain et elles sont conçues pour protéger les piétons des véhicules. S'appuyant sur ces composant normatif de la route, la commune de Yaoundé 6^{ème} étant une zone urbaine et périurbain devrait avoir des route doté de trottoirs, sauf que ce n'est pas toujours le cas, et quand bien les trottoirs sont présent les dimensions de ceux-ci ne sont pas les mêmes dimensions ou ne sont pas en adéquation avec le flux de piéton qui l'emprunte.

En ce qui concerne les infrastructures de protection, au Cameroun, la réglementation identifie trois dispositifs de sécurité, d'abord nous pouvons compter les Gardes fous qui elles sont des éléments construits sur les ponts et autres ouvrages d'art, ils protègent les piétons et les véhicules des chutes ; les Glissières de sécurité qui ont pour rôle de prévenir le dérapage des véhicules dans les virages et sur les remblais et afin les Ralentisseurs de vitesse souvent appelé les « dos-d'âne » qui eux sont des dispositifs placés sur la chaussée pour réduire la vitesse des véhicules, notamment près des écoles, des hôpitaux etc.

Pour ce qui est des caractéristiques géométriques de la route, ce dernier comprend le profil en long qui montre les déclivités et les pentes qui au Cameroun sont fixé à un taux maximum de 7%.

Signalisation Routière

La signalisation routière permet non seulement d'orienter et de réguler la circulation mais aussi d'assurer la sécurité des usagers de la route. Au Cameroun, il existe plusieurs typologies de signalisation routière et chacun ayant une fonction spécifique détaillé comme suite :

S'agissant de la **signalisation horizontale**, celle-ci comprend les marquages au sol, et est utilisée pour guider les conducteurs en les orientant sur la route, ces marques peuvent être employées simultanément avec d'autres formes de signalisation. Le marquage sur la chaussée se divise en 3 catégorie. Primo, les lignes longitudinales, celle-ci peuvent être continues ou discontinues, les lignes continues indique qu'il est interdit de franchir tant dit que les lignes discontinues indique que l'on peut franchir. Secundo, les lignes transversales continues signale une intersection et l'utilisateur est tenu de garder un temps d'arrêt à la limite de la chaussée qu'il aborde. Lorsque ces signes sont discontinues l'utilisateur se doit de céder le passage et de se rassurer que la voie est libre avant d'engager. Tercio les marques complémentaires, il s'agit ici des marque tel que, les flèches de rabattement, les flèches directionnelles, les passages pour piétons, les symboles, les zébras etc.



Source : l'auteur

Photo 1: signalisation Horizontale Poste centrale

Sur la photo 1, ci-dessus, nous pouvons voir plusieurs utilités et déclinaisons de la signalisation horizontale celle-ci permet de délimiter les voies de circulation, de signaler les intersections et virages dangereux ainsi que d'indiquer les zones de stationnement. Ces marques au sol sont faites de manière à refléter la lumière permettant de les localiser.

La **signalisation verticale** quand elle comprend l'ensemble des panneaux, indications et signaux placés verticalement sur des poteaux, le long d'une route. Ces panneaux de signalisation sont classés selon 4 catégories à savoir les signaux de danger, de prescription, de simple indication et d'intersections et de priorités (Cf. photo 2).

Les panneaux de danger sont de forme triangulaire avec des bandes rouges sur les bords et à l'intérieur est placé la nature du danger, ce panneau impose aux usagers de ralentir tout en faisant attention à la nature du danger. Les panneaux de prescription sont de forme ronds, ce panneau prescrit des interdictions (panneau à fond rouge et bordé de listel blanc), des obligations (fond bleu et bordé de listel blanc), de fin d'interdiction (fond blanc et bordé de listel noir) et de fin d'obligation (à fond bleu et bordés d'un listel blanc). Les panneaux d'intersection et de priorité leurs noms l'indiquent servent à indiquer les intersections et définir les priorités sur les voies, elles sont de forme variées (triangulaire, carré et octogonale) en fonction de l'élément signalé. En ce qui concerne les panneaux de simple indication, elles servent à indiquer à l'utilisateur la position de certains établissements et installations, la direction, la localisation, les noms des cours d'eau et autres.

Ces panneaux de signalisation permettent la communication entre la route et le conducteur ce qui est crucial dans le cadre de la sécurité routière en permettant de réguler le trafic, de prévenir les accidents et d'orienter les usagers de la route.



Source : Auto-école du centre

Photo 2: signalisation verticale

Dans la pratique, ces panneaux de signalisation permettent de signaler les dangers potentiels, comme les virages serrés ou les passages piétons, réduisant de cette façon les risques de collisions. De plus, ces panneaux permettent de guider et d'orienter les conducteurs vers des destinations spécifiques et assure une conduite sécurisée, particulièrement dans les zones urbaines complexes et inconnu de l'utilisateur. Le panneau indiquant les priorités de passage aide à éviter les accidents aux intersections.

La **signalisation lumineuse** est utilisée pour réguler la circulation des véhicules et des piétons principalement aux niveaux des intersections, carrefours, les passages piétons etc. les feux de signalisation sont catégorisés en 3 couleurs (Cf. photo 3 b), et peuvent être clignotantes ou pas. Le feu de couleur vert signifie une autorisation de passer, le feu de couleur rouge indique une interdiction de passer et le feu de couleur jaune indique la préparation à l'arrêt, dans certain cas lorsque le feu sont maintenu sur cette couleur durant les heures de faible circulation, cela indique aux usagers d'avancer avec précaution en respectant la priorité.

D'autres indicateurs lumineux comme les feux de circulation piétonne souvent de couleur verte, indiquant si les piétons peuvent traverser ou doivent attendre, ainsi que les feux clignotants qui eux sont utilisés pour signaler des situations particulières comme des travaux ou des dangers temporaires.

Planche 1: Signalisation lumineuse



Source : l'auteur



Photo 3 (a) : signalisation Lumineuse

Photo 3 (b): signalisation Lumineuse

Très souvent ignoré, méconnue et moins courante, la **signalisation acoustique** est utilisée dans des situations de faible visibilité, comme dans les tunnels ou les situation d'urgence dans les zones à forte densité de circulation, dans le but alerter les conducteurs d'un danger immédiat ou pour céder le passage aux véhicule d'interventions ou de secouriste.

Les routes de la commune de Yaoundé 6^{ème} sont pour la plupart des routes secondaires, qui ne bénéficient pas selon notre étude sur le terrain de la signalisation verticale et horizontale adéquate pour faciliter, orienter et réguler efficacement la circulation. La commune est pourtant doté des plusieurs centaines de kilomètres de route, mais le fait que la signalisation n'y soit pas adéquate, ces centaines de kilomètres de route devant servir à desservir la commune devienne des centaines de kilomètre de danger. Il suffit de prendre le tronçon Shell Obli - Simbock en passant par Carrefour Biyem Assi et TKC pour noter l'absence de signalisation qu'elle soit verticale ou horizontale.

1.1.1.2 Normes de Circulation des Véhicules

La loi N°96/07 du 8 avril 1996 relative à la protection du patrimoine routier national, compléter d'une part par le décret N°2008/3447/PM/ du 31 Décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation de motocycles à titre onéreux et d'autre part par l'Arrêté N°011/A/MINT du 23 février 1998 Portant réglementation de la visite technique des véhicules, prescrit un ensemble de règles qui sans elle un véhicule ne peut être mise en circulation.

Contrôle Technique des Véhicules

La visite technique est une procédure d'inspection qui consiste à évaluer la conformité des éléments mécanique du véhicule. Une fois conforme, un certificat de visite technique est délivré au conducteur pour une période spécifique fonction de la catégorie du véhicule. Il faut noter que le certificat de visite technique oblige conducteur a garder son véhicule en état de conformité tout au long de la période que couvre le certificat de visite technique. Les visites techniques sont réalisées par le ministère des transports ou les centre privé agréé par le ministère des transports. Cette visite se divise en trois volets:

- Périodicité : Détermine les conditions de renouvellement de la visite technique en fonction de l'utilisation du véhicule et de son état qu'il soit un neuf ou pas. La période d'établissement ou de renouvellement de la visite technique est prévue dans l'article 2 du

chapitre 1 de l'Arrêté N°011/A/MINT du 23 février 1998 qui précise en ce qui concerne les motos taxi, elle se fait chaque 3 mois.

- Procédures : les procédures et les conditions de délivrance du certificat de visite technique sont contenu dans le chapitre 2 de l'Arrêté N°011/A/MINT du 23 février 1998, elle part de l'article 5 à l'article 9. Elle prise les éléments devant faire l'objet du contrôle technique, en ce qui concerne les motos taxis, doivent être conforme les éléments suivant : la direction, le freinage, l'éclairage, la signalisation, les pneumatiques etc. Elle fixe également sous quel condition le certificat de visite technique peut être délivré.

- Indications : le chapitre 3 de la loi précédemment indiqué, précise à l'article 10 les informations qui doivent impérativement figurer sur le certificat de visite technique. Ces information entre autres sont : la date et le lieu de la visite technique, l'immatriculation du véhicule, le numéro de châssis, l'usage du véhicule, la date de délivrance du certificat de visite technique et enfin le cachet et la signature du représentant du ministère des transports.

Plaques d'Immatriculation des Véhicules à Moteur

En se basant sur l'arrêté n°00947/MINT/DTT du 24 novembre 2000 portant spécification des dispositifs de signalisation des véhicules à moteur, il y est indiqué que, tout véhicule doit avoir de deux plaques d'immatriculation réfléchissantes une a l'arrière et une devant et doit également être équipé d'un triangle de pré-signalisation règlementaire, ce qui facilite leur identification, notamment dans l'obscurité.

1.1.2 Les Instruments Institutionnels et Économiques de Sécurité Routière

1.1.2.1 Les Instruments Institutionnels

Au Cameroun plusieurs institutions sont impliquer dans la gestion de la sécurité routière, ces différents acteur peuvent être repartie en 3 catégories à savoir : les institutions étatiques en charge de la sécurité routière, les institutions non étatiques contribuant à la sécurité routière et en fin les institutions au plan international agissant pour la sécurité routière au Cameroun.

Institutions Étatiques en Charge de la Sécurité Routière

Le Cameroun s'est doté d'un bon nombre d'institution qui interviennent de près ou de loin de concerne dans le but d'organiser et de veiller à la sécurité sur les routes du pays, il sera question pour nous de les identifier et de préciser le rôle qu'ils jouent dans le system de mobilité camerounais. On peut donc compter parmi ces institutions :

• **Le Ministère des Transports** : en ce qui concerne notre mode de transport, dans son chapitre IV, le décret présidentiel n°2005/173 du 26 mai 2005, clarifie le rôle de la Direction des Transports Terrestres (DTT) du MINTRANSPORT, entre autres, la DTT a pour mission de concevoir et mettre en œuvre la politique gouvernementale en matière de transport terrestre, de concevoir et mettre en œuvre le schéma national de prévention et de sécurité en matière de transport terrestre, de l'encadrement des professionnels du secteur des transports, de la délivrance et la susception des permis de conduire etc. Pour accomplir cette mission, elle est dotée de 6 sous-divisions à savoir : la sous division de la circulation routière, la sous division de la prévention de la sécurité routière, la sous division des transports ferroviaires, le service des statistiques et de la documentation et la brigade de la circulation et de la prévention routières. Ce dispositif institutionnel vise à garantir la sécurité des usagers et l'organisation des activités des transports.

• **Le Ministère de l'Administration Territoriale**: Le MINAT via sa Direction de la Protection Civile (DPC/MINATD) est chargé d'organiser la protection civile en liaison avec les administrations concernées. Les phénomènes des accidents de moto étant un phénomène d'ordre public, la sous division de l'exploitation et de la sécurité est chargée d'apporter des solutions visant à réduire et éradiquer ce phénomène.

• **Le Ministère de la Santé Publique** : Est responsable de mise en œuvre des politiques de santé publique inhérentes à la prise en charge des victimes des accidentés de la route, elle s'assure également que tous les hôpitaux publics soient dotés d'un service des urgences. C'est dans cette logique que la plupart des grandes villes sont dotées des services d'assistance médicale d'urgence (SAMU) afin de garantir une intervention rapide sur les lieux des accidents.

• **Le Secrétaire d'État à la Défense** : à travers la gendarmerie nationale, le ministère de la défense assure la sécurité des routes interurbaines, elle réprime les conducteurs en infraction au règlement du code de la route. En cas d'accident elle est chargée de dresser le procès-verbal et de contacter les services de santé pour une intervention rapide.

• **La Délégation Générale à la Sécurité Nationale** : La Police Nationale, assure la sécurité des routes interurbaines, elle réprime les conducteurs en infraction au règlement du code de la route. En cas d'accident elle est chargée de dresser le procès-verbal et de contacter les services de santé pour une intervention rapide.

• **Le Ministère de la Justice** : Ce ministère joue un rôle crucial dans l'élaboration et l'application de la loi en matière de sécurité routière en veillant à l'application des

ordonnances N°89/005 du 13 décembre 1989 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation et la loi N°2015/013 du 16 juillet 2015 portant création et fixant le régime indemnitaire du fond de Garantie Automobile.

- **Ministère de l'Éducation de Base et secondaire** : responsable de l'intégration de l'éducation routière dans les programmes scolaires dans le but de sensibiliser la jeune génération sur les enjeux de la sécurité routière.

- **Le Ministère de l'Enseignement Supérieur** : est responsable de la formation des jeunes adultes et les adultes sur les solutions aux différents maux de la société, formant ainsi une élite de décideurs qui peuvent influencer positivement les politiques de sécurité routière.

- **Le Ministère de la Communication** : Le ministère de la communication en assurant la tutelle médiatique camerounaise, elle est responsable de la diffusion d'informations concernant la sécurité routière sur les différents médias camerounais.

D'autres ministères sont également concernés par la sécurité routière au Cameroun, nous pouvons citer en outre le ministère des Travaux Publics qui se charge de la construction et l'entretien des routes, le ministère du Développement Urbain et de l'Habitat qui met en œuvre les politiques de transport urbain, organise le trafic et établit les plans d'urbanisme et d'occupation des sols, le ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du territoire qui fixe les orientations générales et les stratégies de développement du pays, y compris dans le domaine des transports etc..

Nous avons à côté de ces ministères d'autres institutions d'appui tel que le Comité National pour la Sécurité Routière créé par le décret n°99/724/PM du 25 août 1990 portant création du comité national de sécurité routière, ce comité est rattaché au MINTRANSPORT et a pour mission de proposer les mesures susceptibles d'optimiser les actions de la prévention et de sécurité routière. Une institution est le Conseil National de la Route (CONAROUTE) qui a été créé par le décret n°2005/155 du 09 mai 2005 portant création, organisation et fonctionnement du conseil national de la route. Ce conseil est chargé, présidé par le premier ministre, chef du gouvernement et a pour mission entre autres d'émettre des avis sur les questions concernant le développement, l'aménagement, la construction, la réhabilitation et l'entretien du réseau routier national, ainsi que la protection du patrimoine routier, la prévention et la sécurité routière au Cameroun.

Institutions Non Étatiques Camerounaise Contribuant à la Sécurité Routière au Cameroun

Divers acteurs jouent un rôle essentiel dans le renforcement de la sécurité routière au Cameroun. Les institutions non étatiques qui participent à l'amélioration de la sécurité routière sont principalement issues de la société civile :

- **Collectivités Territoriales Décentralisées**

Les collectivités territoriales décentralisées en vertu du décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation de motocycles à titre onéreux, sont personnellement responsable de l'organisation, de la surveillance, de l'attribution et de la suspension des numéros d'identification des motos taxis sans quoi ces motos taxis ne peuvent exercer.

- **Associations Professionnelles et Syndicats**

Les syndicats sont des organisations à but non lucratif, en ce qui concerne la profession de moto taximen, ils jouent un rôle crucial sur la protection des droit des conducteurs de moto taxi tout en les sensibilisant sur les règles à respecter afin d'éviter les accidents de circulation

- **Compagnies d'Assurances**

Les compagnies d'assurances jouent un rôle clé en matière de sécurité routière en offrant non seulement des conseils à leurs assurés sur les mesures de prévention avant la signature de chaque contrat mais également une protection financière aux assurés en cas d'accident conformément au code de la conférence interafricaine des marchés d'assurance. Les compagnies d'assurance contribuent également au financement des campagnes d'information visant à prévenir les accidents de la circulation.

Au Plan International

Sur le plan international le Cameroun a ratifié deux convention majeur dans le domaine des transports, nous pouvons citer ici la convention de vienne sur la circulation routière de 1968 et la convention de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement, a cote de ces deux conventions le Cameroun a également ratifier une série de règlements et accords sous régional. Ces différents instrument sont est soutenue par des institutions et des organisations non gouvernementales international qui agissent de concert dans le cadre de la sécurité routière.

- **Institutions Internationales**

Plusieurs institutions internationales agissent au Cameroun dans le cadre de la sécurité routière, parmi ces institutions nous pouvons compter le fond des nations unies pour la sécurité routière qui a principalement pour but de renforcer les capacités des Etats pour améliorer la sécurité routière. D'autres structures telles que les banques (Banque Mondiale, Banque Africaine de Développement), jouent un rôle essentiel dans la conception et la proposition des politiques de sécurité routière pour les pays d'Afrique. Elles appuient également visant à mettre en place des politiques efficaces destinées à diminuer les accidents et la pollution associée au trafic routier.

- **Organisations Non Gouvernementales**

En ce qui concerne les organisations non gouvernementale a caractère international, il faut noter que pour la plupart d'entre elles recherchent des mesures performantes, remettent en question les stratégies inefficaces et s'unissent pour renforcer la sécurité sur les routes, d'autres parmi elle vise à enseigner les bon pratique visant à renforcer la prévention d'accident sur nos routes c'est dans cette objectif que s'aligne l'institut sous régional de sécurité routière et de recherche, celle-ci œuvre dans la formation initiale et continu sur la conduite. D'autres organisations non gouvernementales, telles que la Croix-Rouge, sont également présentes au Cameroun pour appuyer les actions de formation en secourisme et geste de premier secours mais également dans le renforcement des interventions médicale d'urgence. Leurs interventions sont cruciales pour renforcer la sécurité sur les routes et contribuer à la gestion des accidents.

Cette revue des institutions impliquées dans la sécurité routière au Cameroun révèle une sur le plan organisationnel, un encombrement du cadre institutionnel. Et pour cause, la multitude d'institutions étatiques en charge des infrastructures routières nationales n'assure pas le bien - être du secteur des transports comme le souligne également Léonie Djike Dongmo (2015).

1.1.2.2 Instruments Économiques de Sécurité Routière

Les accidents de circulation et la pollution engendrent des externalités aussi bien sur l'environnement que sur les conditions socioéconomique des populations sans s'oublier l'impact sur les infrastructures de transport elle-même, ce qui justifie l'intervention de l'État

pour réguler le secteur des transports routiers. La correction de ces externalités selon les économistes passe par des systèmes de taxation et de subventions.

La Taxation

Le gouvernement camerounais se sert de l'imposition non seulement pour sanctionner les actions nuisibles comme ce le cas avec les taxes municipale pour mauvais stationnement, non-conformité lors des contrôles d'identification et autre. Mais aussi l'Etat utiliser la taxation comme levier de conformité technique via les paiements des visites techniques. Pour lutter contre les importations des motos déjà utiliser et souvent dangereux, l'Etat a récemment, dans la loi de finance 2026, soumis un droit d'accise de 25% pour les véhicules de plus de 20ans et 12% pour les ceux comprise entre 13 à 20 ans. Ces mesure vise à garantir les circulations des véhicule ayan le moins de risque d'accident possible.

La Subvention

Les subventions sont essentiellement indirectes et réglementaire plutôt que par des transferts financiers directs aux conducteurs. D'une part, l'État et les collectivités territoriales financent des infrastructures d'accueil dédiées à ce mode de transport informel : à Douala, un investissement de 820 millions de FCFA a ainsi été mobilisé pour intégrer les motos-taxis au futur réseau de bus rapide (BRT), dans l'optique de résorber le stationnement anarchique et l'encombrement de la chaussée qui nourrissent l'insécurité routière. D'autre part, les pouvoirs publics soutiennent la formalisation et la professionnalisation du secteur, notamment par la délivrance de permis de conduire de catégorie A à des conducteurs auparavant non détenteurs de titres réglementaires, comme l'illustre la remise de 149 permis par le ministère des Transports dans le cadre du programme national d'assainissement des transports. Un troisième levier consiste en la distribution subventionnée d'équipements de protection individuelle, à l'image de l'opération municipale menée à Kribi, où 500 casques ont été offerts aux conducteurs de motos-taxis en 2022, afin de faire respecter l'obligation de port du casque instituée par le décret du 31 décembre 2008 et de réduire l'incidence des traumatismes crâniens. Ces initiatives nationales et locales s'inscrivent dans une logique également promue au niveau régional : le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) recommande explicitement aux États du continent, dont le Cameroun, le recours à des subventions ciblées ou à des achats groupés pour rendre les casques certifiés accessibles, couplé à une formation obligatoire adossée à des systèmes de permis gradués.

1.2. L'évolution spatiale et l'impact des motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème}

La commune d'arrondissement de Yaoundé 6^{ème} est une commune semi rurale et semi urbaine, celle-ci est caractérisée par une croissance urbaine forte et anarchique, la densité de la population faisant pression sur le secteur des transports. L'urbanisation anarchique donc fait face la commune de Yaoundé 6^{ème} est un phénomène de développement non planifié qui se matérialise par l'absence des infrastructures de transport adéquates, qui ne permettent pas au taxi de desservir l'intérieur des quartiers de la commune. Ce phénomène donne donc libre recours au transport par moto taxi pour répondre au besoin fort de mobilité dans ces zones. Le fort besoin de mobilité, le marché du travail instable et l'accès facile à la profession de moto taximan, sont des facteurs qui contribuent au développement et à la propagation de l'activité de moto taxi. Il sera donc question pour nous dans cette section d'examiner comment l'augmentation démographique et le phénomène d'urbanisation impacte l'activité de moto taxi.

1.2.1 Contexte spatial de l'évolution des motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème}

La ville de Yaoundé, Capitale du Cameroun, comme la plupart des capitales des pays de l'Afrique subsaharienne connaît une croissance démographique forte et rapide avec un étalement urbain important, ce qui entraînant une forte demande de lotissement et une saturation foncière dans les centres urbains. Cette évolution a des conséquences sur l'urbanisation et cette croissance a entraîné une expansion spatiale rapide de la ville, avec une augmentation de la surface urbanisée et une densification du tissu urbain. Cette métamorphose des espaces urbains entraînent un flux de mobilités importantes. Si les politiques publiques en matière d'évolution démographique ne prennent pas en compte les aspects de mobilité, ces espaces s'exposent ainsi à des risques d'accident de la circulation causé par le grand flux de mobilité. Il sera question dans cette partie, d'explorer les différents facteurs qui ont contribué et qui continue à contribuer au développement et à la prolifération de l'activité de moto taxi dans la commune de Yaoundé 6^{ème}.

1.2.1.1 La démographie

Les chiffres énoncés par l'institut national de statistique (INS) à l'issue du deuxième recensement général de la population de l'habitat (2^e RGPH) de 1987 et celui de 2005 (3^e RGPH) sur l'évolution démographique de la ville de Yaoundé fait état de ce que entre 1987 et 2005, la population de Yaoundé a connu une multiplication par trois, passant de 649 252

personnes en 1987 à 1,817 524 habitants, ce qui représente une augmentation moyenne annuelle de 5,9%. Cette forte progression démographique a provoqué un élargissement spatial significatif, avec une superficie urbanisée qui a été multipliée par quatre entre 1980 et 2001, passant de moins de 4 000 hectares à presque 16 000 hectares. Aujourd'hui, plus de 10 ans plus tard, certes ces chiffres sont obsolètes dû à l'absence de recensement mais ils traduisent néanmoins l'évolution rapide qui caractérise ce centre urbain. Au fil de ces évolutions, Yaoundé se présente comme une ville à changement perpétuel, ce qui implique des exigences de plus en plus importantes en matière d'infrastructures, de déplacement et de prestations de transport.

Pour la commune de Yaoundé 6^{ème}, si l'on applique la formule de la croissance exponentielle du BUCREP « $P_n = P_0 \times (1 + r)^n$ » pour avoir la population approximative de la commune de Yaoundé 6^{ème}, sachant que la dernière population connue date du 3^e RGPH 2005 est de 268 428, en 2025, la population est de 547 075 habitants, en prenant en compte les différents flux migratoires, la population pourrait être au-dessus de ces chiffres, les chiffres susmentionnés ne sont qu'à titre d'illustration pour montrer l'évolution importante de la couverture démographique de la commune, indicateur d'un réel besoin de mobilité. Selon Wikipédia, la densité de la population de la commune de Yaoundé 6^{ème} est de 12 091 habitants/km², soit 120 habitants par hectare. Cette concentration de la population a des conséquences significatives sur la circulation et éventuellement sur la sécurité routière au sein de la commune car les infrastructures de circulation ne sont pas adaptées à une forte population qui elle ne cesse de croître. De façon pratique, l'augmentation de la population suppose une augmentation de la demande en moyen et mode de transport. Cependant, Yaoundé 6^{ème} fait face à une urbanisation anarchique qui laisse les pouvoirs publics au dépourvu, cela s'observe par l'absence de réseau routier bitumé pour desservir l'intérieur des quartiers de la commune de Yaoundé VI (Biyem-Assi, Mendong Camp Sic, Nkolbikok II, Etoug-Ebe I, Melen I, III, IV, V, VI, VIIA, Mvog-Betsi, Etoug-Ebe II, Melen VIIB, Eba Biyem-Assi, Melen VIIIC, Melen IX, Nkolbikok I, Simbock) dans certains d'entre eux, l'incivisme des habitants qui via leurs constructions ne laisse pas de place pour les servitudes qui pourront servir à la création de nouvelles routes, ce qui réduit les options de transport à la moto taxi.

L'augmentation de la demande de transport, l'insuffisance des infrastructures routières, le délabrement des routes, les quartiers non desservis par des routes principales et/ou secondaires, sont là les facteurs qui ont favorisé et continue à favoriser la prolifération des motos taxi dans la commune. La conduite des motos taxi dans ce genre d'environnement, n'est

pas sans conséquences, en effet, l'augmentation de la circulation et la densification du tissu urbain peuvent entraîner des risques d'accident pour les usagers de la route et particulièrement les conducteurs de motos taxis qui n'hésite pas d'arpenter les routes non bitumés, ce faufler dans des pistes étroites etc. ce qui peut augmenter les risques d'accident.

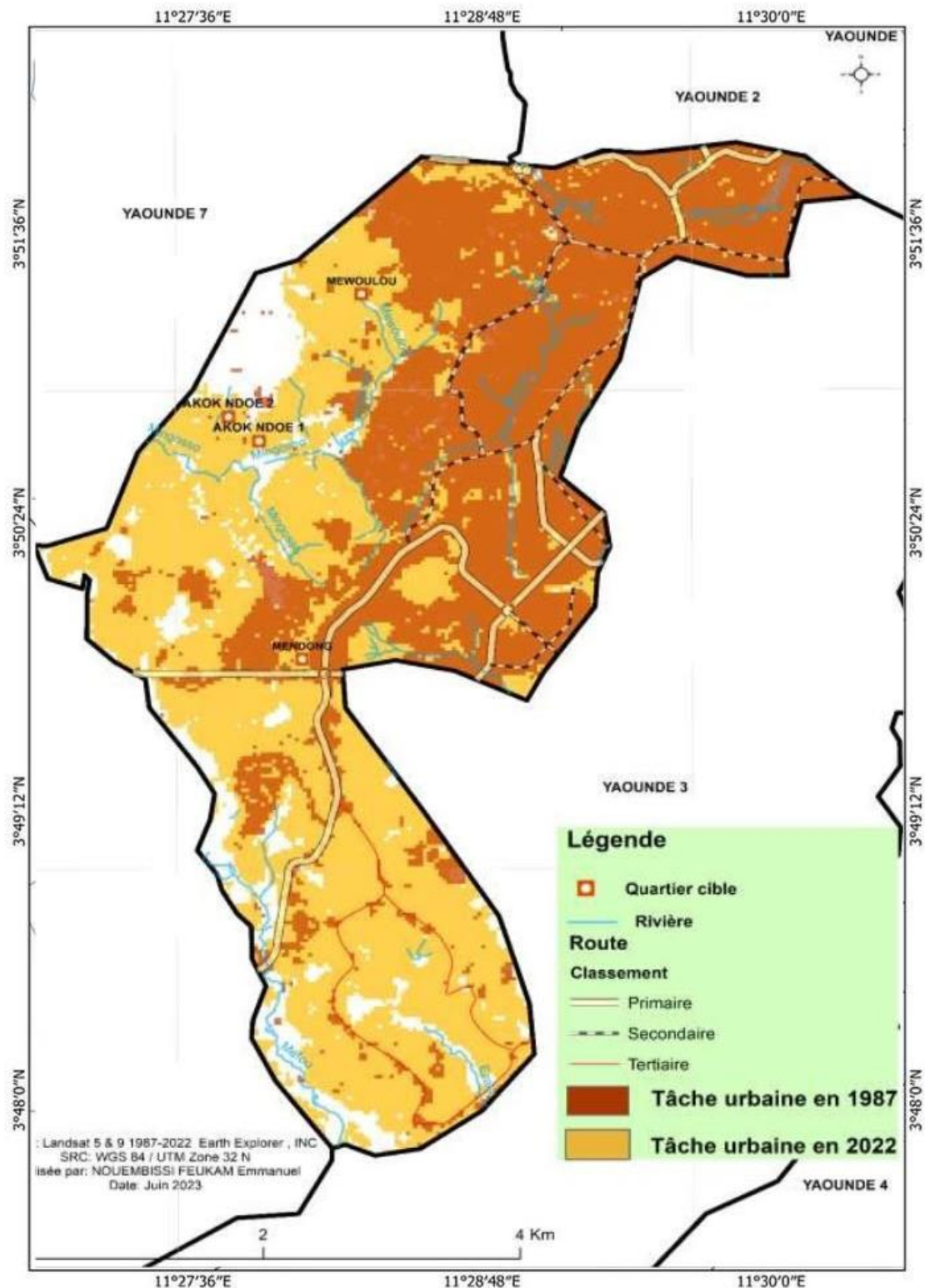


Figure 4: Evolution du tissu urbain entre les années 1987 et 2022

La figure 4 retrace l'évolution du tissu urbain de la commune de Yaoundé 6^{ème} entre 1987 et 2022, même si en 1987 la commune de Yaoundé 6^{ème} n'avait pas encore vu le jour, mais grâce aux coordonnées géographiques actuelle de la commune, cette carte a pu être réalisée. Elle montre une tendance importante d'expansion urbaine en 2022, ce qui découle directement de l'augmentation démographique rapide au fil des dernières décennies. De cette analyse spatiale, il en ressort également que, les espace jaunes sur carte était dans les années 1980 identifiés comme étant des espaces verts, ces espaces étaient principalement utilisés pour l'agriculture et au fil des années, ces espaces jadis, utilisés pour des pratiques agricoles, se sont peut-être transformés en zone d'habitation. Cette transformation témoigne d'une urbanisation accélérée, où les zones rurales initialement prévues pour la culture ont été urbanisées, illustrant ainsi une forte pression sur l'espace urbain. L'analyse de cette carte présente et met en exergue une densification notable du milieu urbain de la commune de Yaoundé 6^{ème} sur une période de 35 ans. Elle met également en évidence les défis liés aux infrastructures routières, comme nous pouvons l'observer sur la carte, le réseau de voies de communication n'a pas évolué en adéquation avec l'augmentation de la population et l'expansion urbaine, ce qui compromet la fluidité des déplacements pour les habitants. Ce constat met en lumière d'une part, la nécessité d'une planification urbaine stratégique et de l'amélioration des infrastructures et d'autre part le contrôle rigoureux en ce qui concerne la conformité des constructions des habitats, afin de veiller à ce qu'ils respectent les normes en ce qui concerne les servitudes. La gestion efficace de ce phénomène d'étalement urbain rapide est essentielle pour garantir non seulement un développement durable et une qualité de vie acceptable pour tous les résidents de la commune, mais aussi limiter les accidents de circulation dus aux infrastructures défectueuses et mal adaptées.

Planche 2 : répartition de l'habitat dans la commune de Yaoundé 6^{ème}

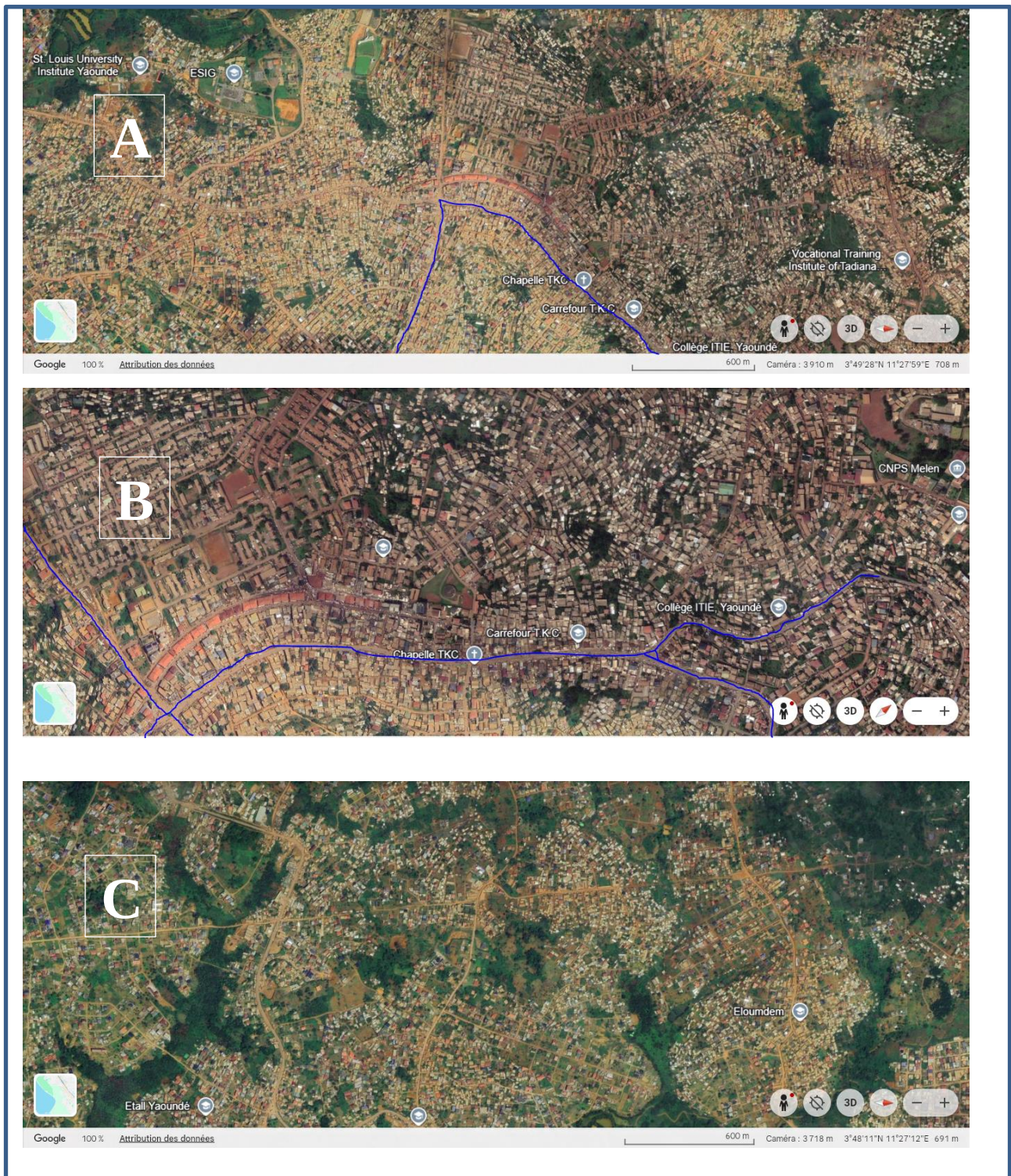


Photo 4: Mendong et Simbock – Quartiers périphériques à forte densité

Les quartiers de Mendong et Simbock (Cf. Photo 5A) illustrent bien les défis de mobilité dans les zones périphériques de la commune de Yaoundé 6^{ème}. Ces quartiers sont pour la plupart, caractérisés par une urbanisation forte et rapide, avec des habitations serrées, des voies secondaires et tertiaires souvent non goudronnées, inexistantes pour certains ou mal entretenues. Dans ces conditions, les mototaxis, souvent aussi appelé "bend-skineurs", deviennent une option quasi obligatoire pour assurer la mobilité des habitants. Ceci dû au fait qu'ils offrent une meilleure flexibilité que les taxis ou les bus ne peuvent pas fournir, en raison de leurs gabarits, l'état des infrastructures et de la configuration des quartiers qui le plus souvent sont situés sur le flanc des collines ou dans des zones marécageuses. Une étude sur les déterminants du choix du mode de transport à Yaoundé indique que les mototaxis garantissent environ 70 % des déplacements dans les zones périphériques où la voirie est particulièrement en mauvais état, tandis que le transport public conventionnel par bus représente seulement 20% des déplacements. Cela souligne l'importance des mototaxis dans ces quartiers. La Photo 5B met en lumière le tronçon TKC-Mendong-Simbock sur ce trajet nous pouvons constater que la route secondaire qui dessert ces quartiers est relativement inadaptée au regard de la superficie de ces quartiers, c'est ce qui explique le fait que, les usagers empruntent des taxis (voiture), les transports en commun et les petits cars pour relier le centre-ville aux quartiers périphériques grâce à la présence des voies de communications secondaires. Cependant, une fois arrivés au carrefour Simbock, les usagers doivent souvent changer de mode de transport pour emprunter les mototaxis, car ces derniers sont plus adaptés aux petites voies, les tronçons délabrés et peuvent accéder aux zones densément peuplées que les autres véhicules ne peuvent desservir efficacement. A l'intérieur des quartiers Mendong et Simbock, la Photo 5C montre une zone (le quartier Simbock) avec une seule route pour desservir un ensemble spatial vaste, souvent desservi de l'intérieur par des pistes et de voies tertiaires dégradées, non bitumées et inadaptées. En raison de ces facteurs la circulation des taxis est quasi absente à l'intérieur de ces quartiers laissant libre recours aux motos taxis que eux, peuvent se faufiler entre les obstacles.

Cette situation est représentative de nombreux quartiers périphériques de Yaoundé et de la commune de Yaoundé 6^{ème}, où les bend-skineurs sont le principal moyen de transport en raison de l'inadéquation des autres modes de transport aux conditions locales (infrastructure limitée). Les mototaxis, bien qu'informels pour la plupart, jouent un rôle central dans le

système de transport urbain de la commune de Yaoundé 6^{ème}. Dans ce sens qu'ils permettent de combler les lacunes laissées par les transports en commun formels, notamment en desservant les zones périphériques et les petites voies inaccessibles aux autres véhicules. Toutefois, pour améliorer leur efficacité d'action et leur sécurité, il est important de mettre en place des politiques de régulation adaptées, favorisant une meilleure intégration de ces acteurs dans le paysage urbain tout en répondant aux besoins de mobilité des habitants.

1.2.1.2 La situation économique

La précarité et l'incertitude du salariat caractérisent la situation de nombreux bend-skieneurs dans la ville de Yaoundé. Selon le media monde Info, entre 2000 et 2024, le taux d'alphabétisation du Cameroun est passé de 45% à 65% en zone rurale et à 88% en zone urbaine. Ces chiffres témoignent de la main d'œuvre disponible dans les villes pourtant, le taux de chômage qu'affiche le Cameroun 2024 reste énorme soit 74%, et si l'on s'en tient au chiffre révélé le 13 novembre 2024 par Gabriel Fandja, président de la commission de l'éducation à l'Assemblée nationale du Cameroun. Ce fort pourcentage de chômage est davantage perceptible chez les jeunes âgés entre 25 et 35 ans. Selon le journal Ecomatin, toujours entre 25 et 35 ans le taux de chômage pour les individus titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur est de 14,8% soit 5 fois celui des non-scolarisés de la même tranche d'âge évalué à 3%. En ce qui concerne les jeunes dont le niveau d'instruction s'est arrêté au primaire, ce taux de chômage est de 4,2% contre 7,2% pour le secondaire (premier cycle) et 10,2% pour ceux du secondaire second cycle. D'un autre côté, selon la Banque mondiale, parmi la population économiquement active, le taux de pauvreté à 2,15 dollars par jour était estimé à 23% en 2023, et le taux de chômage était estimé à 3,7%, en raison de la faible croissance économique.

L'ouverture économique à la Chine a facilité l'achat de motos, offrant ainsi une alternative au travail salarié pour de nombreux travailleurs. Malgré une augmentation du salaire minimum, le transport par moto-taxi reste une option attractive en raison du revenu mensuel plus élevé qu'il procure. Dans une ville comme Douala où le coût de la vie est élevé, il est difficile de survivre avec un salaire minimum, ce qui pousse de nombreux jeunes à chercher des alternatives. Le travail salarié est souvent considéré comme un tremplin vers l'indépendance, notamment grâce à l'acquisition d'une moto. La rareté des emplois salariés bien rémunérés détourne de nombreux jeunes de la recherche d'un emploi, qui se tournent plutôt vers la moto comme moyen de subsistance.

1.2.1.3 La propagation des motos-taxis au Cameroun

La propagation de l'activité des motos taxis, est fortement liée à la porosité des frontières avec le Nigeria, il faut préciser que cette activité s'est développée dans les régions septentrionales, avant de se répandre dans les régions du sud Cameroun. La proximité avec le Nigeria, qui lui est un pays producteur et exportateur de moto, a largement contribué à la propagation de cette activité dans ce sens que la porosité des frontières avec le Nigeria a permis l'importation illégale des motos assemblées au Nigeria. C'est ainsi que les régions du Nord, ont adopté ce moyen de transport au regard de sa flexibilité, les prix d'achat faibles et un quasi absence des autres moyens de déplacement (taxis, bus inter urbain etc.). Très rapidement c'était autour des villes (Bertoua, Batouri et Yokadouma) de la région orientale à adopter les motos-taxis. Dans les années 1990, ce sera autour des régions du littoral, centre et ouest à adopter cette activité, c'est ainsi qu'en raison de l'absence des barrières à l'entrée de cette activité que, le phénomène va rapidement propagé dans d'autres zones du pays. En ce qui concerne la commune de Yaoundé 6^{ème}, comme ce fut le cas pour la plupart des arrondissements de la ville de Yaoundé, l'importation au Nigeria des motos en grande quantité à des tarifs accessibles, phénomène favorisée par la porosité des frontières, a stimulé l'activité de mototaxi à Yaoundé 6. Cette importation de masse des motos a facilité un grand nombre de jeunes l'accès à cette occupation.

1.2.2 L'importance des motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème}

Les motos-taxis occupent une place prépondérante dans le système de transport urbain des villes du Camerounaise, comme dans de nombreuses villes africaines. La commune de Yaoundé 6^{ème}, en particulier, fait face aux impacts économique, social et urbain de ce mode de transport. En dépit du caractère informel de l'activité et de la difficulté à obtenir des chiffres précis sur le nombre exact de motos-taxis en vue de mesurer leur impact, la commune urbaine de Douala pour l'année 2025 estime à plus de 100 000 motos-taxis dans la seule ville de Douala, tant dit que d'autre estime à 70 000 le nombre de moto taxi présent à Yaoundé. En raison de ces estimations, Il est évident que leur importance est cruciale tant pour les résidents que pour l'économie locale.

1.2.2.1 Fréquence d'utilisation des motos-taxis à Yaoundé 6

L'activité de moto taxi occupe une place prépondérante dans le système de transport de la ville de Yaoundé, cette importance peut être perceptible au regard de la fréquence d'utilisation élevée qu'ils en font les habitants de la cité capital. La fréquence avec laquelle les habitants font recours aux motos taxis est indicatrice de son indispensabilité pour la

majeure partie de la population. Les motos taxis constituent 30% des mouvements dans la ville de Yaoundé, la disponibilité et la fréquence avec laquelle elle est employée est tributaire des multiples besoins que la population en fait. En raison de sa flexibilité et rapidité, la moto taxi est employée pour couvrir une grande variété de course notamment, les trajets pour le domicile, travail, école, marché etc.

Les trajets domicile-travail

Les trajets domicile et le travail constitue l'une des raisons principale des déplacements des populations vivant dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, cette commune est majoritairement constituée de logement d'habitation. En raison de l'étroitesse des voies de circulation, le mauvais état des infrastructures routières ce qui rend les conditions de circulation difficile, en créant des embouteillages sur plusieurs heures, sont là des facteurs qui poussent les populations à devoir faire recours aux motos taxis pour espérer arriver aux travaux dans les temps. Dans ces conditions la moto offre non seulement une solution rapide, mais aussi un moyen de transport alternatif pour lutter contre la crise de mobilité que fait face la cité capitale.

Les déplacements vers les écoles et les universités

En dehors des trajets domicile-travail, les motos-taxis jouent également un rôle important dans les déplacements des jeunes étudiants. La commune de Yaoundé 6^{ème} et limitrophe de plusieurs université, grande école, établissements secondaires et primaires, la commune dispose elle-même de plusieurs institut de formation international notamment, l'Institut des Relation International du Cameroun, Ecole International de Guerre. Malgré la présence de ces nombreux établissements, la commune ne dispose pas d'un system de transport adéquat, l'absence de transport en commun comme des bus et le mauvais état de la route, ne facilite pas la circulation des peu de taxi que existe, ces facteurs on contribuer a faire de la moto taxi un choix privilégié et raison de sa disponibilité et sa flexibilité.

La mobilité pour les courses et achats dans les marchés

Les motos-taxis sont également largement utilisées pour les courses et les achats dans les marchés. A voir les différents marchés situé dans la commune de Yaoundé 6^{ème} notamment les marchés, comme ceux de Mvog-Betsi, Acacia, Mendong. Ces marchés sont des centres névralgiques de la vie communautaire et symbole de cohabitation entre moto taximen et la clientèle du marché. Son usage est quasi incontournable voire inévitable. Les habitants de Yaoundé 6^{ème}, en particulier ceux qui n'ont pas de véhicules personnels et même ceux qui ont des véhicules mais en raison de l'absence d'espace pour le stationnement des

véhicules dans ces marchés, ont recours à la moto taxi comme moyen de transport pour transporter leurs produits, faire leurs achats quotidiens ou se rendre dans ces marchés. Dans ces marchés souvent bondés, les motos sont appréciées non pas seulement pour leur capacité à se faufiler entre les ruelles et les zones densément peuplées mais aussi par sa capacité à transporter des charges diverses, ce qui les rend particulièrement adaptées pour la liaison maison-marché. De plus, leur taille compacte leur permet non seulement d'atteindre des zones difficilement accessibles par d'autres véhicules mais aussi de se stationner dans les petits espaces des marchés.

Visites sociales et familiales

Les motos-taxis ne sont pas uniquement utilisées pour les trajets professionnels ou commerciaux ; mais servent également à des fins sociales comme le transport rapide des blessés dans les hôpitaux dans des situations d'urgence. Durant les accidents ou dans les quartiers difficiles d'accès, les mototaxis sont essentiels pour garantir que ces personnes puissent se rendre rapidement aux soins nécessaires. La société camerounaise comme la plupart des sociétés africaines sont caractérisées par des liens sociaux puissants. La plupart des maisons d'habitation étant situées dans les quartiers périphériques et difficiles d'accès pour les taxis, la moto devient un facilitateur.

Accessibilité et disponibilité à toute heure

L'une des caractéristiques remarquables des motos-taxis est leur présence quasi constante sur toutes les routes de la commune de Yaoundé 6^{ème} y compris les zones interdites à la circulation des motos taximen. À l'opposé des moyens de transport public classiques comme les taxis et les bus interurbains quand bien même ceux-ci sont fonctionnels, les motos-taxis ont cette particularité qu'ils peuvent être sollicités à n'importe quel moment du jour ou de la nuit. Cette disponibilité constante est un atout pour les utilisateurs, en particulier ceux ayant des horaires de travail atypiques (travaillant principalement la nuit jusqu'au matin) ou des besoins pressants de mouvement. Avec les nouvelles technologies de communication, les chauffeurs de motos-taxis sont disponibles sur appel, ce qui propose une flexibilité permettant aux passagers de se mouvoir à n'importe quel moment.

Les trajets vers les zones rurales et périurbaines

La particularité de la commune de Yaoundé 6^{ème} est le fait qu'elle est composée d'une part d'une zone périphérique rurale et d'autre part d'une zone urbaine. Les motos-taxis dans ces conditions ne s'emploient pas uniquement pour des déplacements en milieu urbain. Elles ont

aussi une grande importance en reliant la zone urbaine aux zones rurales comme les motos taximen du Carrefour Simbock qui vont jusqu'à Nomayos. L'insuffisance et l'inadaptation des infrastructures de transport, qui favorise l'absence de taxi sur les tronçons reliant certaines zones périphériques, a fait de la taxi-moto le seul moyen de transport représenté à destination de dites zones. Cette caractéristique fait de la moto taxi un élément crucial de la chaîne de mobilité à Yaoundé 6^{ème}.

1.2.2.2 L'impact économique des motos-taxis à Yaoundé 6

L'activité de conduite de moto taxi, comme toute activité d'ordre économique, a un impact important sur l'économie locale, en participant directement à la création des emplois formel ou non, elle participe aussi à l'amélioration des conditions de vie et à l'impulsion du marché local. Au-delà de son caractère informel, la conduite de moto a un impact économique tangible, aussi bien pour les chauffeurs propriétaires ou non, les passagers que pour la communauté dans sa globalité. Grâce à son expansion rapide de ces dernières années, l'industrie des motos-taxis est devenue un élément crucial pour lutter contre la pauvreté et favoriser l'indépendance financière de nombreuses familles au sein de la commune, stimuler l'économie locale et favoriser le développement et la création d'autres activités économiques en rapport avec la conduite de moto taxi..

Les revenus des conducteurs et des propriétaires

Dès lors que la cité capitale en 2024 comptait environ 70 000 conducteurs de moto taxi, ce chiffre donne un aperçu du grand nombre de personnes investies dans la pratique de cette activité. Il est évident que cette activité constitue une source de revenus pour de nombreuses personnes dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. Pour beaucoup de jeunes et d'adultes, conduire un moto-taxi est une opportunité d'emploi accessible et flexible au regard de véritables barrières à l'entrée dans ce métier, il ne nécessite pas de qualifications élevées, de formation poussée ou d'un investissement initial considérable. Les conducteurs peuvent commencer à travailler immédiatement après l'acquisition d'une moto, et les horaires de travail peuvent être adaptés selon leurs propres volontés, ce qui permet une certaine autonomie dans l'organisation de la journée. La rentabilité de cette activité dépend non seulement du nombre de trajets effectués, de la distance parcourue, de la demande dans la zone de travail, de l'heure mais aussi de la charge à transporter. Des facteurs qui laissent une large palette de prix pouvant être négociés avec le client, de quoi offrir une grande marge bénéficiaire. Selon que tu sois conducteur – employé, conducteur – propriétaire ou propriétaire de moto, les revenus

journaliers ne seront pas les mêmes, dans les chapitre dessous, les revenus des conducteurs de moto taxi seront aborder de façon détaillée. En règle générale, les recettes générées par les conducteurs locataire sont versé soit en partie soit en totalité au propriétaire de la moto selon leurs clauses contractuel comme nous le verrons dans les prochains chapitres. Les propriétaires de motos, quant à eux, bénéficient directement de cette activité. L'attractivité de l'investissement dans le secteur des motos-taxis est renforcée par un retour sur investissement souvent rapide pour les propriétaires.

Création d'emplois secondaires et stimulation de l'économie locale

L'activité de moto taxi, véritable sources d'emploi pour une grande portion de la population de façon directe et indirect. En effet l'activité de moto taxi permet la mise en place de plusieurs autres activités indirectes permettant de soutenir l'activité de moto taxi. Parmi ces activités nous pouvons compter les activités de maintenance (garagistes), vendeurs de pièces pour moto, laveries, vendeurs de carburant (zoazoa) etc. Bien que l'activité de moto taxi faces encore partie de l'informel, les revenus généré par ces conducteurs de moto taxi, sont belle et bien réinjecter dans l'économie locale via les différents achats effectués dans les magasins, boutiques, marché locaux sans compter les loyers qui sont payé etc.

Conclusion Chapitre 1

Au terme de ce chapitre, il ressort que l'activité de moto-taxi occupe une place centrale dans le système de mobilité urbaine de la commune de Yaoundé 6^{ème}. Son essor est étroitement lié aux insuffisances du transport public conventionnel, à la croissance démographique et à l'extension spatiale de la ville. L'analyse du cadre normatif et législatif a mis en évidence l'existence de plusieurs textes réglementaires destinés à encadrer cette activité et à garantir la sécurité des usagers. Toutefois, leur application demeure limitée, favorisant ainsi la persistance de nombreuses pratiques à risque. Par ailleurs, l'étude de l'évolution spatiale de la commune a montré que la forte urbanisation, l'occupation croissante des quartiers périphériques et les difficultés d'accessibilité ont contribué à la prolifération des motos-taxis, devenues un moyen de transport incontournable pour les populations. Si cette activité participe à la satisfaction des besoins de mobilité et à la création d'emplois, elle génère également des défis majeurs en matière de sécurité routière. Ainsi, les éléments présentés dans ce chapitre permettent de mieux comprendre le contexte institutionnel, spatial et socio-économique dans lequel surviennent les accidents de motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. Cette analyse constitue une base indispensable pour la suite de cette recherche, qui s'intéressera au profil des conducteurs de motos-taxis et aux caractéristiques susceptibles d'influencer leurs comportements et leur exposition au risque d'accident.

CHAPITRE 2 : PROFIL DES CONDUCTEURS DE MOTOTAXI DANS LA COMMUNE DE YAOUNDE 6

La compréhension des facteurs de risque associés aux accidents de motos-taxis passe nécessairement par une connaissance approfondie des acteurs qui exercent cette activité. En effet, les caractéristiques démographiques, sociales et économiques des conducteurs influencent leurs comportements, leurs choix professionnels ainsi que leur rapport à la sécurité routière. Dans cette perspective, ce chapitre s'intéresse à l'analyse du profil des conducteurs de motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. Il examine d'une part leurs caractéristiques démographiques et sociales, et d'autre part les déterminants ainsi que les modalités de fonctionnement de cette activité. L'étude de ces différents aspects permet de mieux appréhender les réalités auxquelles sont confrontés les conducteurs et d'identifier les facteurs susceptibles d'accroître leur exposition aux risques d'accident. Ainsi, ce chapitre contribue à l'atteinte de l'objectif général de cette recherche en mettant en évidence les liens entre le profil des moto-taximen et les risques inhérents à leur activité.

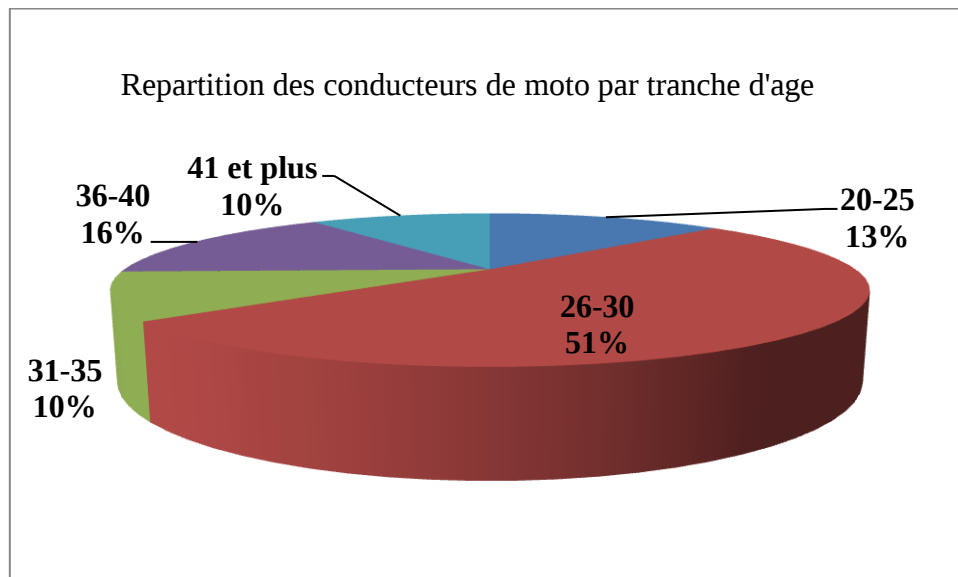
2.1 Dynamiques démographiques et sociales des conducteurs de mototaxi

Avant de procéder à l'analyse des facteurs comportementaux des conducteurs de moto taxis, influençant ou prédisposant aux risques d'accident, il nous a semblé pertinent souligner les caractéristiques sociodémographiques qui caractérisent ceux-ci. Nos recherches sur ce domaine ont révélé que les études déjà menées en Afrique et notamment au Cameroun sur les mototaxis se sont très peu intéressées à la description du profil des conducteurs de ces engins. Dans cette section il sera question pour nous de dresser le profil de ces conducteurs de moto taxi, leurs âges, niveau d'instruction, statut familial etc. Ces informations permettront également d'aider les décideurs dans l'élaboration des politiques et des programmes ciblés afin d'améliorer les conditions de vie et de travail des conducteurs de mototaxi.

2.1.1 Age des conducteurs de mototaxi

Dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, on trouve différentes catégories d'âge parmi les bend-skineurs. C'est cela que montre les résultats de notre sondage (voir figure 5) concernant la distribution des chauffeurs de mototaxi en fonction du groupe d'âge. Ce résultat fait état de ce que, le groupe d'âge 26-30 ans, constitue 51,5% des motos taximen interrogées. Malgré le

dynamisme de cette classe d'âge, elle est malheureusement la plus touchée par le chômage et se réfugie dans la conduite de moto taxi au regard de l'absence de barrière à l'entrée de cette activité. La tranche d'âge allant de 20-25 ans constitue le groupe d'âge le plus jeune et ayant moins d'expérience dans la conduite de moto taxi, ce groupe d'âge constituant 13% de nos enquêtés et pourrait dans ce cas, signifier que les jeunes adultes adoptent cette pratique comme un moyen de lutter contre le chômage et/ou pour gagner un revenu durant leurs études (certains d'entre eux sont des étudiants), pour certains c'est un moyen de financer d'autres projets. Par contre, les conducteurs de moto taxi âgés entre 31 et 35 ans constituent quant à eux 10%, tandis que ceux appartenant aux groupes d'âge 36-40 ans et 41 ans et plus, représentent respectivement 15,5% et 10% des conducteurs de moto taxi enquêtés, indiquant une présence modérée des plus âgés dans cette activité.



Source : Enquête de terrain 2025

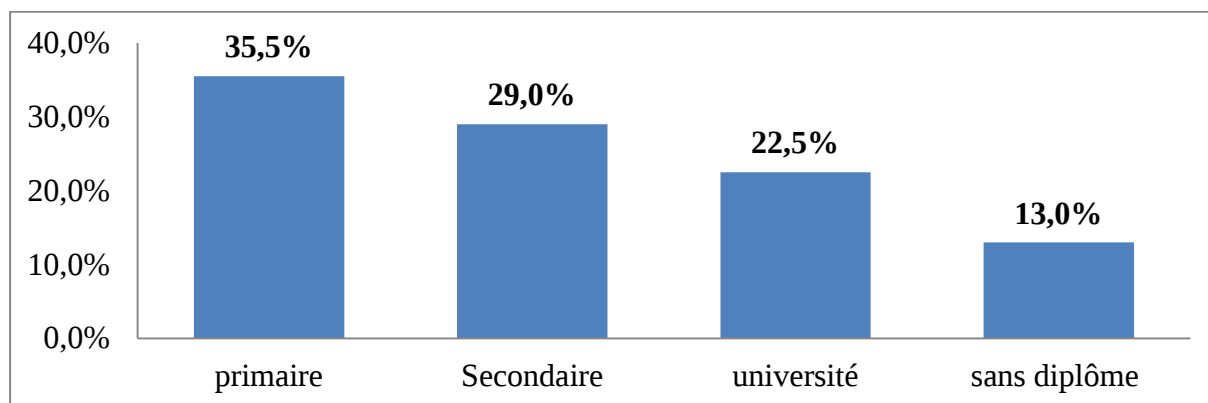
Figure 5: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par groupe d'âge

Cette répartition mitigée des différentes classes d'âges impliqués dans cette activité revêt des implications importantes sur la sécurité routière. Tout d'abord les jeunes conducteurs, notamment ceux de 20-30 ans, sont souvent plus enclins à prendre des risques, en raison de l'inexpérience et du désir de maximiser leurs gains rapidement surtout que pour la plupart d'entre eux l'activité de moto taxi constitue un moyen de financer d'autres projets. Cette tendance à l'imprudence qui se traduit par des comportements à risque, comme l'excès de vitesse, la conduite sous influence dans le but d'améliorer l'endurance et d'enchaîner les courses pour gagner plus, peuvent pousser ces conducteurs à travailler de longues heures sans pauses suffisantes, ce qui génère fatigue et baisse de vigilance, augmentant ainsi la probabilité

d'accidents. D'un autre côté, les conducteurs plus âgés c'est-à-dire de plus de 30 ans, bien qu'étant potentiellement plus expérimentés considérant que la plus part d'entre eux entre dans le métier étant jeune, sachant que cette activité nécessite des réflexes et beaucoup d'effort physique Ces conducteurs pourraient donc faire face à des défis liés à l'usure physique et à des problèmes de santé pouvant affecter leur capacité à réagir rapidement en cas de danger.

2.1.2 Niveau d'instruction des conducteurs de mototaxi

L'éducation a toujours été en facteur qui influence la perception qu'on se fait du monde, c'est grâce à l'éducation que l'on acquiert des connaissances et des compétences. La **figure 6** ci-dessous présente la répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par niveau d'instruction. Il en ressort de cette figure que, l'activité de moto taxi est largement dominés par des conducteurs sans diplôme d'enseignement supérieure soit un pourcentage global de 77,5%. Analysant ces données de façon détaillée, il en ressort que l'activité de mototaxi est principalement dominée par des individus ayant un niveau d'instruction primaire, ce qui représente 35,5% des conducteurs de moto taxi enquêté. Cette présence importante des conducteurs sous scolarisé est un indicateur de la facilité avec laquelle on accède à cette activité et cela peut également expliquer prévalence des accidents causé par la méconnaissance du code de la route. D'un autre coté il ressort de notre enquête que 29% des conducteurs de moto taxi on atteint un niveau d'éducation secondaire et ce sont lancé dans la conduite de moto taxi soit par manque de moyen pour financer les études supérieure soit simplement pour subvenir à leurs besoin et ceux de leurs famille pour ce qui en ont. En ce qui concerne les motos taximen non scolarisé, ceux-ci constitue 13,0% des conducteurs enquêtés. A ce demandé comment ces 13% des conducteurs non scolarisés apprennent les connaissances théoriques sur le code de la route.



Source : Enquête de terrain 2025

Figure 6: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par niveau d'instruction

En analysant l'ensemble des données de cette figure, il en ressort que de façon générale, l'activité de moto taxi est largement dominée par des individus d'un niveau d'éducation faible. Plus le niveau d'instruction est élevé, moins les individus semblent intéressés à s'engager dans cette profession. Ce phénomène peut être interprété à la lumière des perceptions socioculturelles entourant les métiers de bend-skineurs, selon la pensée populaire les bend-skineurs manquent d'éducation. Ce qui explique une faible présence des individus ayant accès à l'éducation supérieure, ce dernier constitue 22,5% des motos taximen. Ce constat pourrait également s'expliquer par les attentes salariales et les aspirations professionnelles plus élevées chez ces diplômés, qui à cause de leurs pouses à marginaliser cette activité. Ceux d'entre eux qui se lancent dans l'activité, le font au début pour des besoins de subsistance en attendant de trouver un emploi stable et décent mais généralement il se retrouve à passer 10ans dans cette activité.

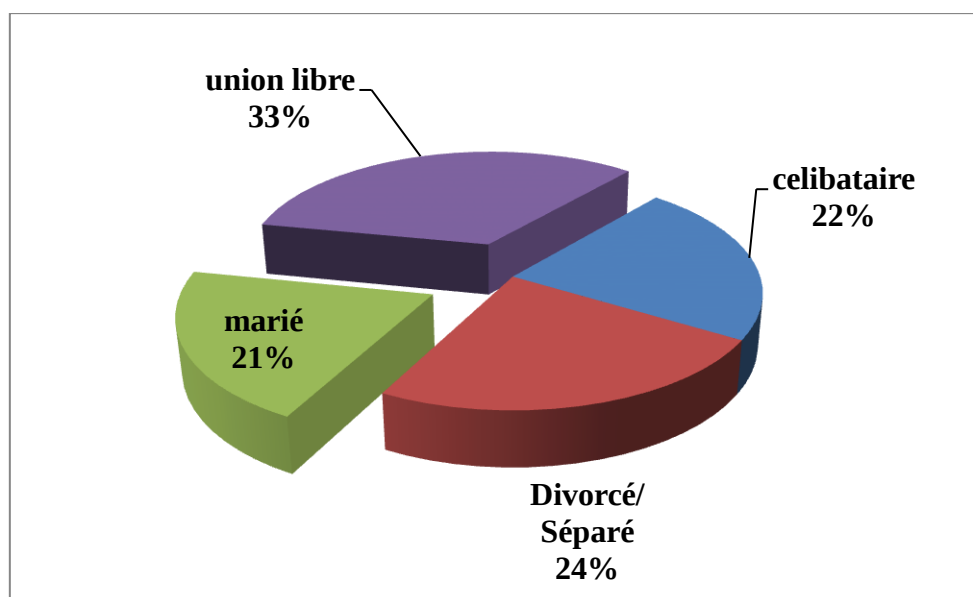
Les données recueillies sur le niveau d'éducation des motos taximen, nous a permis de comprendre les défis auxquels ils font face dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, notamment en ce qui concerne leur niveau d'instruction et les opportunités qui en découlent. L'augmentation observée du nombre des bend-skineurs titulaires d'un baccalauréat pourrait refléter les difficultés d'insertion dans le marché de l'emploi formel.

2.1.3 Responsabilité familiale du conducteur de mototaxi

L'homme vivant en société, il nous a semblé intéressant dans le cadre de notre étude, de nous intéresser aux responsabilités familiales dont fait face les conducteurs de moto taxi, c'est dans ce sens que nous avons recueilli les données sur l'état civil, la position au sein du foyer et le nombre de personnes à soutenir. Et il en ressort que la responsabilité du bend-skineur envers la famille joue un rôle crucial dans la vie des chauffeurs de mototaxi, puisqu'elle peut orienter leur conduite (horaires, trajets etc.) et leur processus décisionnel (excès de vitesse, nombres de courses, nombres de passagers par cours etc.) dans l'exercice de leur profession.

2.1.3.1 Situation matrimoniale des conducteurs de mototaxis

Bien que les jeunes soient majoritaires dans l'activité de mototaxi, les résultats de notre étude (Cf. figure 7) montrent que 21 % des conducteurs de mototaxi sont mariés, 33 % vivent en union libre, 22% sont célibataires et célibataires. Les charges familiales pourraient ainsi être l'une des raisons d'entrée dans l'activité. Aussi, la responsabilité familiale pourrait-elle être un facteur déterminant du comportement du conducteur de mototaxi.



Source : Mouzong Chancel, enquête sur la conduite de moto et les risques d'accident, 2025.

Figure 7: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par situation matrimoniale

Il est intéressant de noter que la situation matrimoniale peut également influencer la stabilité et la sécurité financière des conducteurs de mototaxi. Les conducteurs de mototaxi mariés ou vivant en union libre peuvent avoir une plus grande charge financière et sociale, ce qui peut les exposer quand l'activité n'est pas suffisamment rentable, mais le fait d'avoir une responsabilité envers sa famille temporeise son comportement vis-à-vis des autres acteurs. Par contre, les célibataires n'ont pas de responsabilité ce qui peut influencer leur comportement et leur prise de décision et de risque dans l'exercice de leur activité.

Tableau 3: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par situation matrimoniale selon le groupe d'âges

Statut	Tranche d'âge de 20-25	Tranche d'âge de 26-30	Tranche d'âge de 31-35	Tranche d'âge de 36-40	Tranche d'âge de 40 et plus
Célibataire	15,4%	31,4%	10,5%	13,8%	10,0%
Divorcé/ Séparé	84,6%	25,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Marié	0,0%	2,9%	47,4%	44,8%	70,0%
Union libre	0,0%	40,2%	42,1%	41,4%	20,0%
Total général	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Enquête de terrain 2025

La répartition des conducteurs de mototaxi par situation matrimoniale selon le groupe d'âge (Cf. tableau 3), montre des tendances intéressantes quant à la situation personnelle des conducteurs. Dans les tranches d'âges les plus jeunes, comme les 20-25 ans, une proportion notable de 15,4% est célibataire, ce qui reflète potentiellement des conducteurs débutants dans la vie professionnelle. À 26-30 ans, une proportion de 31,4% reste célibataire, ce qui est également significatif, mais une proportion importante de 84,6% des 20-25 ans se déclarent divorcés ou séparés. Contrairement au groupe de conducteurs plus âgés qui se déclarent soit mariés soit vivent en union libre.

Ce phénomène pourrait également refléter une certaine sédentarisation professionnelle et familiale. Le statut matrimonial, en particulier le fait d'être divorcé ou séparé, pourrait aussi être lié à la précarité économique que subissent certains conducteurs, comme l'indiquent les résultats du tableau 5.

Tableau 4: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison de la séparation

Raison de la séparation	Proportion en pourcentage
Infidélité	30,0%
Manque de moyens financiers	40,0%
Métier sans Valeur	10,0%
Saleté	20,0%
Total général	100,0%

Source : Enquête de terrain 2025.

Le tableau 4, montre la répartition des conducteurs de mototaxi par raison de séparation, met en évidence que 40% des séparations sont dues à un manque de moyens financiers, ce qui peut être directement lié à la difficulté de maintenir une stabilité professionnelle dans ce secteur, où les revenus sont souvent irréguliers. Le facteur financier semble être un élément majeur de tension conjugale, en particulier pour les jeunes conducteurs qui sont souvent dans une situation économique précaire. La saleté et le manque de valeur perçu dans le métier viennent ensuite, représentant respectivement 20% et 10% des raisons de séparation. Ces facteurs montrent que des difficultés de gestion de la vie personnelle peuvent découler d'un manque de reconnaissance ou de conditions de travail difficiles dans le secteur du mototaxi. Le facteur financier constituant 40% des facteurs de séparation pourra avoir des effets sur le comportement et les attitudes du conducteur au

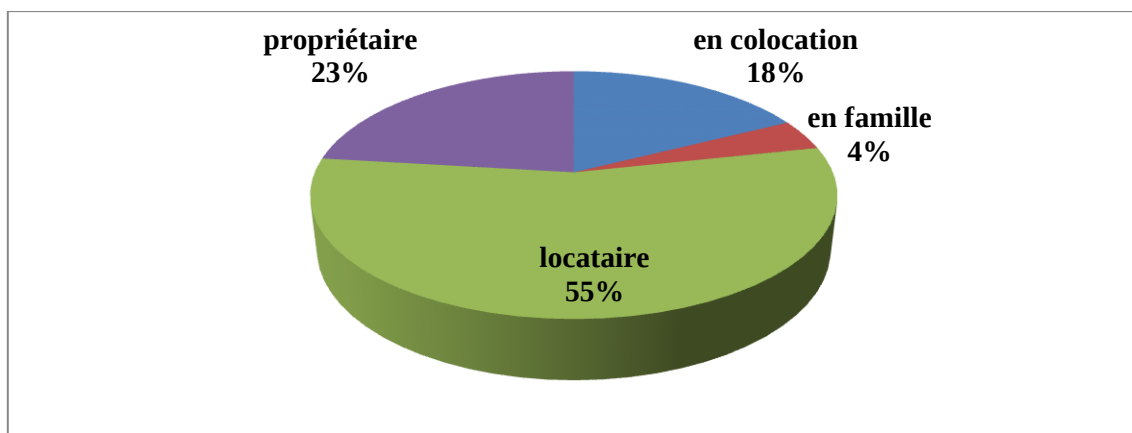
guidon, en effets les chauffeurs en proies à cette situation seront enclins à privilégier l'appât du gain au mépris du respect du code de la route.

2.1.3.2 Statut dans le ménage

Étant donné que le concept de ménage est différent de celui de famille, parmi les chefs de ménage on retrouve aussi bien des célibataires que des hommes vivant en union. Il se dégage ainsi de nos résultats que la majorité des conducteurs de mototaxi est chef de ménage (80,4 %). Cette situation reflèterait le niveau de responsabilité sociale et économique supporté grâce à l'exercice de cette activité. Un bend-skinneur chef de famille sera enclin à plus de responsabilité et charge financière liée au ménage (ratio, santé, loyer et autres), ces différents charge pourront déterminer le comportement du conducteur, dans un cas, avoir de la famille, des enfants et/ou une femme à sa charge, pourrait pousser le conducteurs à adopter un comportement responsable. Dans un autre sens un conducteur ayant une famille à sa charge pourra sous le poids des responsabilités et la pression financière adopter un comportement irresponsable et risqué juste pour augmenter son revenu journalier (excès de vitesse, surcharge etc.).

2.1.3.3 Statut d'occupation du logement

La responsabilité familiale des conducteurs de mototaxi peut aussi se mesurer par le statut d'occupation du logement. Nos résultats (Cf. figure 8) montrent que 55 % des conducteurs de mototaxi sont locataires de leur logement, 23 % en sont propriétaires 18% vivent en colocation et 4% résident en famille. Cette information peut nous aider à mieux comprendre les conditions de vie des conducteurs de mototaxi et leur niveau de responsabilité familiale.



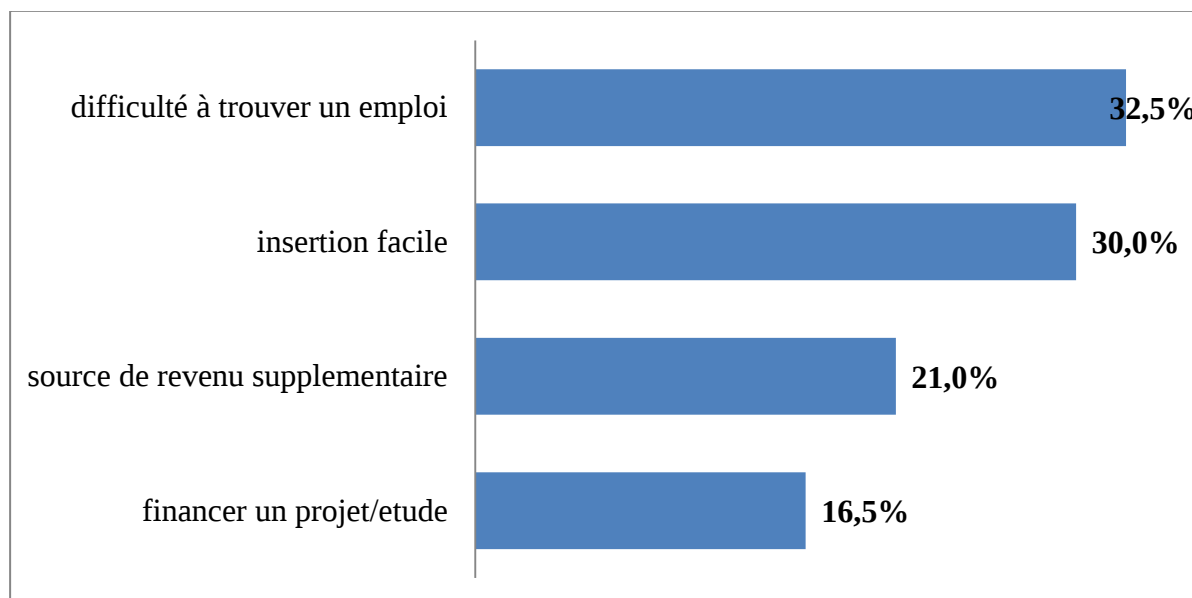
Source : Enquête de terrain 2025.

Figure 8: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut d'occupation du logement d'habitation

Le statut d'occupation du logement peut également influencer la stabilité et la sécurité financière des conducteurs de mototaxi qui elle aura des répercussions sur le conducteur. Les conducteurs de mototaxi qui sont propriétaires de leur logement peuvent avoir une plus grande stabilité financière et sociale, ce qui peut leur permet de prendre moins de risque aux noms de l'argent. Cependant, un locataire qui risque d'être expulsé sera enclins à prendre tous les risques pour avoir de l'argent ce ci au détriment de la sécurité routière.

2.1.4 Raisons d'entrée dans l'activité de mototaxi

L'analyse des raisons d'entrée dans l'activité des conducteurs de mototaxi (Cf. figure 9) met en lumière que 32,5% des conducteurs ont choisi cette profession en raison de la difficulté à trouver un emploi, un facteur clé qui reflète la précarité socio-économique de nombreux travailleurs dans cette activité. Un autre groupe significatif de conducteurs, représentant 30%, a rejoint ce secteur en raison de l'insertion facile, c'est-à-dire une forme de mobilité professionnelle relativement accessible, sans nécessiter de qualifications spécifiques ou de formation préalable. Ce phénomène souligne que le métier de mototaxi est perçu par certains comme une solution rapide pour s'insérer dans le marché du travail. En revanche, 21% des conducteurs ont intégré ce secteur principalement pour en faire une source de revenu supplémentaire, alors que 16,5% ont vu dans cette activité un moyen de financer un projet ou des études, ce qui reflète un désir d'améliorer leur condition économique à travers une activité flexible.



Source : Enquête de terrain 2025.

Figure 9: Répartition par pourcentage selon les raisons d'entrée dans l'activité de mototaxi

Cette pression économique peut entraîner une tendance à allonger les heures de travail sans prendre de pauses suffisantes, ce qui peut conduire à des états de fatigue importants, augmentant ainsi les chances d'accidents. Par ailleurs, le stress lié à des revenus instables et insuffisants peut pousser certains conducteurs à ignorer les mesures de sécurité ou à adopter des comportements à risque, comme la vitesse excessive, le non-port du casque, ou l'utilisation du téléphone en conduisant. En cherchant à cumuler le plus de courses possible, certains conducteurs pourraient également être amenés à travailler dans des zones dangereuses ou à des heures où la visibilité est réduite, augmentant encore le risque d'incidents. Ce contexte montre qu'une réflexion sur l'amélioration des conditions de travail et des revenus des conducteurs est cruciale pour réduire les comportements à risque et ainsi améliorer la sécurité sur les routes.

L'influence de l'âge du conducteur de mototaxi à l'entrée dans l'activité de moto taxi

En croisant les données recueillies sur le terrain, notamment les raisons d'entrée dans l'activité de moto taximan (Cf. tableau 5), les résultats montrent que les raisons d'entrée dans la profession sont fortement liées à l'âge. Nous constatons que les conducteurs âgés entre 20 à 25 ans, ont principalement (65,4%) indiqué être entrés dans l'activité à cause des difficultés à dénicher un emploi, contre seulement 15,4% d'entre eux qui se lancent pour financer d'autres projets, contrairement à ce qu'on pourrait croire, ce groupe d'âge ne se lance pas au premier vu parce que l'activité est facile à y accéder. Mais dans les faits, le fait que 65,4% se lancent dans l'activité à cause des difficultés à trouver un emploi, et que 7,7% se lancent à cause de l'absence de barrière à l'entrée de cette activité, ceci indique que le chômage constitue la principale raison qui justifie la présence de ce groupe d'âge dans ce métier. Par contre la justification « Difficulté à trouver un emploi » tend à réduire à force que l'âge des conducteurs augmente, 41,2% pour les conducteurs dans le groupe d'âge 26 à 30 ans, 0% pour les conducteurs dans le groupe d'âge 31 à 35 ans, 10,3% pour les conducteurs dans le groupe d'âge 36 à 40 ans et 10% pour les plus de 40 ans. Les données montrent que à partir de 31 ans, les conducteurs estiment que l'insertion dans l'activité de moto taxi est facile à y accéder, ceci peut être expliqué par le fait que à ces âges, ces conducteurs ont travaillé ailleurs et par comparaison avec leurs revenus et l'absence de contrainte, l'activité de moto taxi est plus rentable et moins contraignante.

Tableau 5: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison d'entrée dans l'activité par groupe d'âges

Raison d'entrée dans l'activité	Tranche d'âge de 20-25	Tranche d'âge de 26-30	Tranche d'âge de 31-35	Tranche d'âge de 36-40	Tranche d'âge de 40 et plus
Difficulté à trouver un emploi	65,4%	41,2%	0,0%	10,3%	10,0%
Financer un projet/étude	15,4%	17,6%	0,0%	34,5%	0,0%
Insertion facile	7,7%	22,5%	57,9%	41,4%	55,0%
Source de revenu supplémentaire	11,5%	18,6%	42,1%	13,8%	35,0%
Total général	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Enquête de terrain 2025.

De façon générale, ces résultats montre également une tendance chez les adulte de 31 ans a entrée dans l'activité pour des sources de revenu supplémentaire (42,1%) ce qui est indicateur des conducteurs ayant d'autres activité économiques, pat contre 34,5% des conducteurs âgée entre 36 et 40 ans conduire les motos taxis pour financer des projets. Ces résultats montrent que les motifs d'entrée dans le métier de mototaxi diffèrent largement selon l'âge. La classe d'âge comprise entre 36 à 40 ans est la classe d'âge dans laquelle les raison variaissent le plus avec 10,3% d'entre eux qui entre dans l'activité de moto à cause des difficulté à trouver un autre emploi, 34,5% d'entre eux pour financer un projet, 41,4% à cause de l'insertion facile qui caractérise cette activité et enfin 13,8% pour avoir une de revenu supplémentaire. Cette variation des raisons indique une classe d'âge très active, 48,3% d'entre eux sont dans l'activité à titre temporaire soit pour trouver les fonds pour mettre sur pieds un autre projet soit pour arrondir les journées avec un revenu supplémentaire.

2.1.5 Statut de propriété de la moto

Le tableau 6 présente la répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut de la propriété de la moto. Les résultats mise en évidence dans ce tableau indiquent que la classe d'âge comprise en 20 et 25 ans sont pour la plupart des conducteurs employés soit 61,5% de cette classe d'âge, ces derniers louent les motos chez les propriétaires de moto chez qui, il verse une recette selon les clauses du contrat qui les unit. Cette forte présence des conducteurs locataire, peut également être expliquée par la jeunesse dans l'activité, étant nouveaux dans l'activité, ils n'ont pas encore emmagasiné les fonds nécessaire pour s'acheter leurs propres motos. Un autre fait intéressant a souligné dans cette classe d'âge

est l'absence total des motos taximen en situation de location-vente, ceci peut être expliqué par le fait que, les propriétaires ne font pas confiance aux motos taximen au regard de leurs jeunes âge et l'absence de garanti. Par contre 38,5% des chauffeurs de cette catégorie d'âge possèdent leur propre moto, ce qui suggère que certains jeunes taximen à moto ont réussi à acquérir une moto, probablement grâce à des aides financières externes ou au soutien de leur famille. La classe d'âge comprise entre 26 à 30 ans est la seule seule classe présentent de motos taximen en option location-vente soit 11,8%, ceci peut s'expliquer par leurs ancienneté dans la conduite de moto taxi, favorisant la confiance et la crédibilité auprès des propriétaires de moto taxi. L'option location-vente à laquelle souscrive les conducteurs de cette classe d'âge, indique également une volonté de ces conducteurs à faire carrière dans cette activité d'où la volonté de se procurer leurs propre moto. On note dans cette classe d'âge, une faible proportion de conducteur en option location soit 15,7% contrairement à la forte tendance des motos taximen à être propriétaires de leurs propres motos soit 72,5%, ce qui indique une volonté d'être autonome. A partir de 31 ans tous les motos taximen enquêtés sont 100% les propriétaires de leurs motos, ce qui constitue pour eux une condition indispensable pour bénéficier entièrement des revenus de cette activité et conserver une maîtrise complète sur leur instrument professionnel. A partir de 31 les conducteurs de moto taxi bénéficie d'une expérience professionnel et le fait de conduire sa propre moto, ces dernier sont enclin à plus de vigilance contrairement au conducteur locataire qui est sont plus jeune, manque d'expérience et sont dans une recherche effréné de gain ce qui les expose aux risque d'accident et autres.

Tableau 6: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut de la propriété de la moto selon le groupe d'âges

Statut	Tranche d'âge de 20-25	Tranche d'âge de 26-30	Tranche d'âge de 31-35	Tranche d'âge de 36-40	Tranche d'âge 40 et plus
Locataire	61,5%	15,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Location-vente	0,0%	11,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Propriétaire	38,5%	72,5%	100,0%	100,0%	100,0%
Total général	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Enquête de terrain 2025.

2.1.6 Perspectives d'avenir dans l'activité

Malgré le statut de propriété de la moto taxi présenté plus haut, il en ressort de notre enquête portant sur les perspectives d'avenir dans cette activité des opinions assez variées tels que présenté sur la figure 8. Certains d'entre eux souhaitent rester dans l'activité, d'autres envisagent de changer de métier et d'autres sont indécis quant à leur avenir professionnel. Mais une proportion importante de bend-skineur (41,0%) envisage rester dans l'activité de mototaxi. Ce qui indique que soit le bend-skineur trouve son compte dans cette activité, soit il n'a pas d'autres qualifications professionnelles pour se reconvertir dans une activité professionnelle ou en raison du chômage qui caractérise l'environnement socioprofessionnel de nos villes, ces conducteurs préfèrent se focaliser sur cette activité qui leur permet couvrir leurs charges. Cette perspective de rester dans cette se manifeste par des dépenses liées à la maintenance de leurs motos taxis et une adhésion plus rigoureuse aux standards de sécurité, ces motos taximen seront donc enclin à s'impliquer dans des projets visant à renforcer la sécurité sur les routes, car conscients de la nécessité d'un environnement stable et sûr pour leur futur dans l'activité. D'un autre côté, 38,0% des conducteurs de moto taximen, prévoient changer d'activité, cette vision est motivée par la perception que se fait la société des conducteurs de moto taxi et par les conditions de travail ardues ou la compétition intensive qui caractérise cette activité. Ce mécontentement peut conduire ces bend-skineurs à être moins disposés à investir sur le long terme dans la sécurité routière ou les pratiques professionnelles sécuritaires, augmentant ainsi leur exposition aux dangers d'accident. Font partie du dernier groupe, les conducteurs de moto taxi sont indécis concernant leurs perspectives dans l'activité, ce groupe est le moins représenté avec seulement 21,0%. Ces conducteurs avouent ne pas savoir ce que l'avenir leur réserve dans cette profession, ce qui indique l'absence de projet pour l'avenir. Les conducteurs appartenant à ce groupe sont susceptibles d'être davantage exposés aux dangers d'accidents en raison de leur déficit de perspective à long terme et de leur possible désintéressement pour respect des règles de sécurité sur les routes.



Source : Enquête de terrain 2025.

Figure 10: Répartition par pourcentage de conducteurs de mototaxi enquêté par perspective d'avenir dans l'activité

L'analyse globale de la figure 10 révèle que la perspective que se font des conducteurs de moto taxi quant à leurs devenir dans l'activité, indique directement leur comportement en termes de sécurité sur la route. En effet, les bend-skineurs qui prévoient de continuer dans ce métier tendent généralement à faire preuve d'une plus grande responsabilité et sérieux dans la conduite de leurs motos taxi. Ils sont davantage enclins à investir dans la maintenance de leurs motos et à se conformer aux normes de sécurité, ce qui contribue ainsi à la réduction des risques d'accidents. Par contre, les individus qui envisagent de changer d'activité, ou ceux qui sont indécis représentant cumulativement 59% soit plus de la moitié des motos taximen peuvent en raison du désintérêt sur le long terme, négliger les mesures de sécurité et être davantage susceptibles d'adopter des comportements à risque, des tels comportement qui contribue à augmenter les risques qu'accidents.

Tableau 7: Répartition par pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêté par perspective d'avenir dans l'activité selon le groupe d'âges

Perspective d'avenir	Agé de 20-25 ans	Agé de 26-30 ans	Agé de 31-35 ans	Agé de 36-40 ans	Agé de 41 ans et plus
Envisage de changer d'activité	92,3%	28,4%	47,4%	27,6%	25,0%
Indécis	7,7%	23,5%	5,3%	13,8%	50,0%
Rester dans l'activité	0,0%	48,0%	47,4%	58,6%	25,0%
Total général	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Enquête de terrain 2025.

Les perspectives futures chez les conducteurs de moto taxi varient également en fonction de l'âge du conducteur (Cf. tableau 7), le croisement des données sur différentes classes d'âge et les perspectives d'avenir dans l'activité de moto taxi ici représenté dans le tableau 8, fait état de ce que la plus jeune des classes d'âge, celle comprise entre 20 et 25 ans, il en ressort que 92,3% d'entre eux envisagent de changer d'activité cela explique pourquoi 61,5% (Cf. tableau 7) d'entre eux sont soit des locataires de moto taxi soit des employés, versant une recette aux propriétaires. Leur manque d'expérience, couplé par une absence de volonté de faire carrière dans cette activité fait d'eux des dangers pour la circulation routière, ceci dû au fait que ces derniers sont moins enclins à respecter les normes qui encadrent cette activité vu que 0% ne compte rester dans cette activité. Par contre lorsque ces conducteurs atteignent la classe d'âge comprise entre 26 et 30 ans ceux-ci commencent à envisager rester dans l'activité soit 48%, certainement dû aux charges financières qui croissent à mesure que l'âge augmente et aussi la difficulté à trouver un emploi comme le mentionne 41,2% d'entre eux ce facteur a pour conséquence, une prise de conscience progressive même si 51,9 % (Cf. tableau 8) cumulativement envisagent encore changer d'activité ou sont indécis à ce sujet. Au-delà de 31 ans, la plupart des conducteurs envisagent rester dans l'activité, avec 47,4% du groupe d'âge 31-35 ans, mais il est important de noter qu'une autre grande partie envisage un changement de carrière étant donné que tous les taximen de cette classe d'âges sont 100% (Cf. tableau 7) propriétaires de leurs motos et que 42,1% (Cf. tableau 6) estiment que l'activité de moto taxi est une source de revenu supplémentaire. Toutefois, chez les personnes de plus de 41 ans, la vieillesse et l'incertitude professionnelle tendent à les rendre plus hésitants (50 %), ce qui pourrait nuire à leur motivation et leur vigilance, augmentant par conséquent les risques d'accidents.

2.2 Les déterminants et le fonctionnement de l'activité de moto taxi

L'activité de moto taxi, comme toutes autres activités économiques, est caractérisée par un fonctionnement bien connu et possède des éléments qui déterminent sa réussite ou son bon fonctionnement. Cette section s'intéresse aux deux aspects de cette activité, d'une part il sera question de présenter les déterminants de cette activité qui sont notamment, le conducteur lui-même, la moto et la route. L'étude de ces déterminants permettra de présenter et identifier leurs impacts sur la sécurité routière dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. D'un autre côté il sera question de comprendre le mode d'organisation et le fonctionnement de cette activité dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. L'étude de ces différents éléments permettra de mieux cerner l'activité de moto taxi dans notre zone d'étude.

2.2.1 Les déterminants de l'activité de moto taxi dans la commune de Yaoundé 6^{ème}

La conduite de moto taxi dans la commune de Yaoundé 6^{ème} est influencé par trois (03) déterminant à savoir : le conducteur ou le moto taximan, la moto et la route. Un changement opéré sur l'un de ces déterminants aura un impact tangible sur la sécurité routière

2.2.1.1 Le Conducteur (moto taximan) : Un Acteur Clé dans la Sécurité et la Qualité du Service de Moto-Taxi

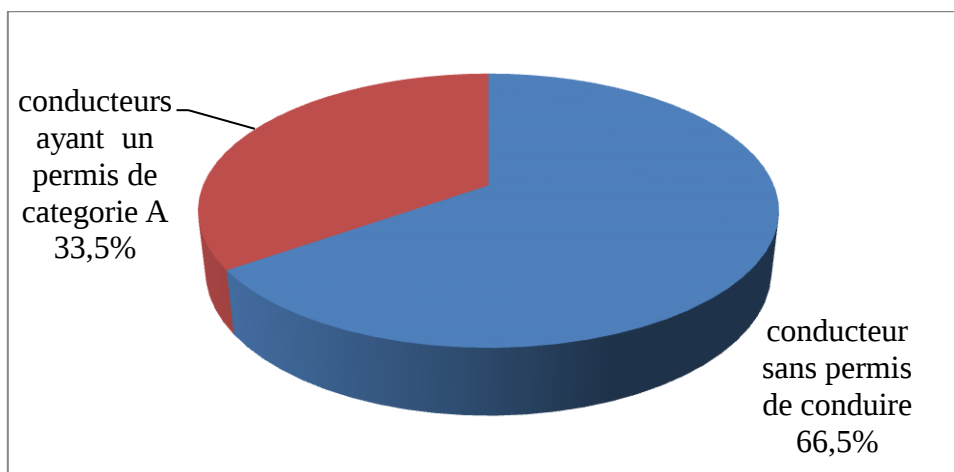
Le conducteur de mototaxi est un acteur clé dans la sécurité et la qualité du service de mototaxi. En effet, le conducteur est responsable de la sécurité des passagers et de la qualité du service qu'il fournit. Il est donc essentiel de comprendre les caractéristiques et les compétences requises pour exercer cette profession de manière efficace et sécuritaire. Pour exercer en tant que moto taximan, il est essentiel de remplir plusieurs critères personnels. Selon le décret qui régit cette activité, le conducteur doit posséder :

- Etre 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 motorcycle;
- Etre titulaire d'un permis de conduire catégorie A ;
- Avoir une police d'assurance en cours de validité délivrée par une compagnie d'assurance agréée ;
- Etre 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)¹.

Comme l'illustre la figure 11 ci-dessous, l'absence de formation adéquate est un problème majeur pour les conducteurs de mototaxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, en effet 66,5% des conducteur de motos taxis n'ont pas de permis de conduire de catégorie A. pour au regard de la législation en vigueur notamment le décret n° 2008/3947/PM du 31

¹ Analyse du décret n° 2008/3947/PM du 31 Décembre 2008, Chapitre II, Section III, Art.11, p. 3.

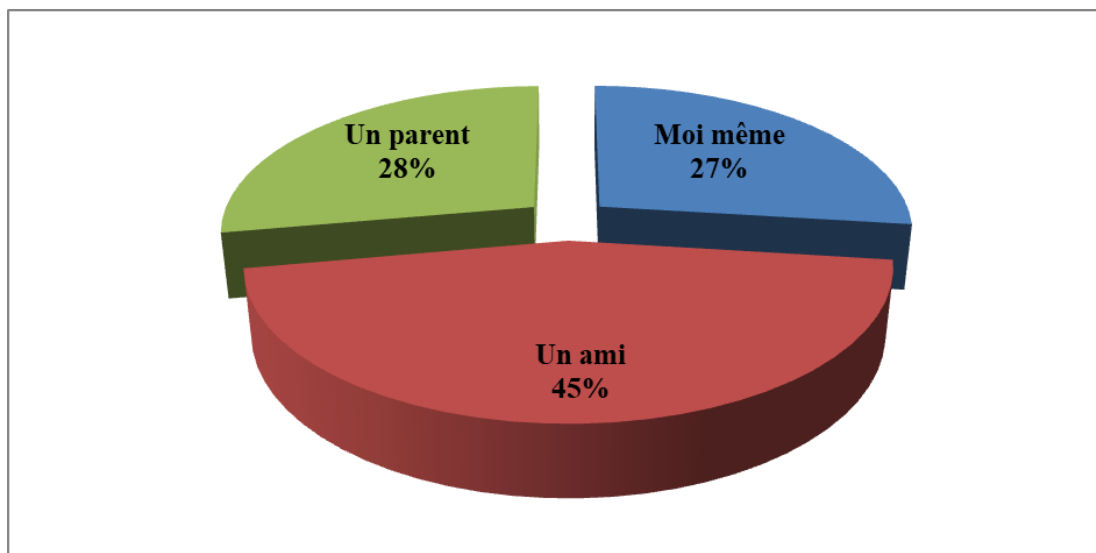
Décembre 2008, le permis de conduire est un document obligatoire pour tout conducteur de moto



Source : Enquête de terrain 2025.

Figure 11: Répartition par pourcentage de conducteurs de mototaxi enquêtés en possession de permis de conduire de catégorie A

La même figure indique que seul 33,5% des conducteurs de moto taxi dispose d'un permis de conduire de Catégorie A. Ces chiffres ne sont pas étonnant, surtout au regard du contexte de l'apprentissage de la conduite de moto, en effet durant toute la durée de notre étude soit 1 ans, aucune mention MOTO ECOLE n'a été aperçu sur une moto, pourtant la législation demande que cette inscription soit marqué sur les motos pour apprenant.



Source : Enquête de terrain 2025.

Figure 12: Répartition par pourcentage de la personne ayant appris à conduire au moto taximen sans permis de conduire de catégorie A

Comme l'indique la figure 12, représente les personnes chez qui les conducteurs des motos taxi n'ayant pas de permis de conduire ont appris à conduire, il en ressort donc que, 45% d'entre eux ont appris chez un ami, 28% chez un parent et enfin 27% se sont livrés à cet apprentissage eux-mêmes. Le constat qui peut être fait est le fait que la plupart des conducteurs qui apprennent la conduite de cette façon, reçoivent uniquement les connaissances pratiques de la conduite de moto taxi, malheureusement l'apprentissage du code de la route est souvent absent et la pratique se fait dans un intervalle allant de 14 à 30 jours. Même si pour ces conducteurs cette approche peut sembler pratique et économique, elle présente des risques importants pour la sécurité routière. Les chauffeurs de mototaxi sans formation appropriée peuvent aussi rencontrer des problèmes pour gérer des situations de conduite compliquées, ce qui pourrait compromettre la sécurité des passagers et des autres personnes sur la route. Nos échanges avec les conducteurs de moto taxi, nous ont donné de constater que certains conducteurs estiment que l'achat d'une moto suffit pour exercer cette profession, ignorant ainsi l'importance essentielle de la formation, mettant ainsi en danger la sécurité des usagers et nuit à la réputation de la profession. Bien qu'il existe des textes réglementaires encadrant cette activité, notamment, le décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008, qui lui établit clairement les conditions d'exploitation des motocycles à titre onéreux dans les zones périurbaines et rurales, la réalité que nous avons vécue sur le terrain semble très différente.

Tableau 8: Conditions minimales pour entrer dans l'activité de moto taxis

Statut de propriété de la moto	Conducteur avec permis A	conducteur avec numéro d'identification communale	Moto avec carte grise	moto avec assurance en cours de validité
Locataire	1,0%	4,0%	2,0%	0,0%
Location- vente	2,0%	6,0%	6,0%	0,0%
Propriétaire	30,5%	49,5%	50,0%	34,1%
total des Enquêtés conformes	33,5%	59,5%	58,0%	34,1%

Source : Enquête de terrain 2025.

Le tableau 8 présente les conditions minimales requises par le décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 pour exercer dans l'activité de mototaxis, le tableau présente également les informations selon le statut de propriété de la moto. Il ressort clairement que les propriétaires de motos respectent majoritairement ces conditions, contrairement aux locataires et aux conducteurs en location-vente. Concernant la possession du permis de conduire de type

A, 30,5% des propriétaires le détiennent, contre seulement 1% des locataires et 2% des conducteurs en location-vente. En ce qui concerne le numéro d'identification communal, 49,5% des propriétaires l'ont, tandis que ce chiffre est de 4% pour les locataires et de 6% pour les conducteurs en location-vente. Pour la carte grise, 50% des motos des propriétaires sont enregistrées, contre 6% en location-vente et 2% des locataires. Par contre pour les assurances en cours de validité, seul les 34,1% des propriétaires en dispose, les motos en location-vente, ne sont pas assurées et pour les conducteur locataire ils laissent le soin au propriétaire de la moto de se charger de l'assurance. De façon globale, 33,5% des bend-skineurs enquêtés détiennent un permis de conduire de catégorie A, 40,5% n'ont pas de numéro d'identification communal de la commune de Yaoundé 6^{ème}, commune dans laquelle ils exercent leurs activités, 67% de ces bend-skineurs ne dispose pas d'assurance et enfin 42% ne possèdent pas de carte grise. Il convient de souligner que cette non-conformité est largement dominée par les conducteurs locataires, suivis des conducteurs en location-vente. Il est également important de souligner que le problème de la non-conformité dans l'univers des motos-taxis n'est pas exclusivement lié au Cameroun comme le souligne les travaux de Godard 2002 et Agossou Noukpo 2003. Dans plusieurs nations en développement, ce phénomène est fréquemment associé à des éléments comme la pauvreté, l'insuffisance de possibilités d'emploi et le dysfonctionnement des institutions responsables de l'application de la loi.

3.2.2.1 La Moto : Un Véhicule qui Nécessite une Attention Particulière

La moto est souvent qualifiée comme un moyen de transport à deux roues qui s'est rapidement répandu dans les centres urbains africains, permettant ainsi de résoudre une partie de la crise de transport qu'on connaît la plupart des villes africaines. Cependant, la moto est également un véhicule qui nécessite une attention particulière en matière de sécurité, notamment lorsqu'elle est utilisée pour le transport de personnes, car l'emploi de ce moyen de transport est souvent sujet des risques d'accidents. Les motos utilisées pour le transport de personnes, telles que les moto-taxis, se doivent donc d'être en bon état de fonctionnement et répondre aux normes de sécurité en vigueur pour assurer la sécurité des passagers. Selon les réglementations en vigueur au Cameroun, toute mototaxi doit répondre à certaines caractéristiques et équipements spécifiques avant sa mise en exploitation. Tout d'abord, la mototaxi doit être immatriculée par le service territorialement compétent du ministre chargé des transports et posséder un numéro d'identification attribué par la commune de ressort du lieu d'exploitation. La **photo 5** dessous présente un conducteur de moto visiblement en règle.



Source : Enquête de terrain 2025.

Photo 5 : moto taxi répondant aux critères exigé pour exercer les l'activité de moto taxis

En outre, toutes les motos en circulation à titre onéreux doivent disposer des équipements et accessoires suivants : un réservoir de carburant peint en jaune, un siège à deux places, deux paires de pose-pieds, deux rétroviseurs, une boîte à outil de dépannage, un dispositif de freinage fonctionnel, un dispositif complet de signalisation et d'éclairage, un clackson sonore, un casque pour le conducteur et un casque pour le passager, ainsi qu'un pare-choc avant et arrière. En ce qui concerne le conducteur de la mototaxi, la conduite est conditionnée au port obligatoire d'un gilet et d'un casque de sécurité. Le gilet doit être muni d'une bande réfléchissante horizontale de dix centimètres à l'avant et à l'arrière et la couleur de ce dernier est généralement déterminée par la commune du ressort du lieu d'exploitation et le gilet doit porter le sigle de la commune de ressort du lieu d'exploitation et d'identification de la mototaxi. Ces équipements visent à garantir la sécurité des passagers et des conducteurs de mototaxi. Certains pays vont encore plus loin en imposant des exigences concernant les émissions polluantes des motos.

3.2.2.2 La Route : Un Déterminant Clé de la Sécurité des Passagers dans le Transport de Moto-Taxi

Bien que cet élément ait été détaillé au chapitre 1 de notre travail, il est important de relever que la route est un élément fondamental dans le transport de personnes en moto-taxi. Elle constitue l'infrastructure sur laquelle les conducteurs de moto-taxi évoluent pour transporter les passagers en toute sécurité. Cependant, la route peut également être un facteur de risque important pour la sécurité des passagers si elle n'est pas en bon état, si elle est mal entretenue ou avec une absence de signalisation comme le montre la **photo 6**. Les routes sont un élément crucial de la chaîne de transport, et leur état peut avoir un impact significatif sur la

sécurité des passagers. Les routes dégradées, mal éclairées comme le montre la **photo 7** ci-dessous ou congestionnées peuvent augmenter les risques d'accidents et mettre en danger la sécurité des passagers. Il est donc essentiel de prendre en compte les facteurs de risque liés à la route pour assurer la sécurité des passagers et réduire les risques d'accidents.

Planche 3: Etat des voies de circulation (Biyem-Assi et Mvog Beti)



Photo 6: Absence de signalisation verticale et horizontale (Carrefour Biyem Assi)



Photo 7: nid de poule sur la voie de circulation au quartier Mvog Beti

Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025

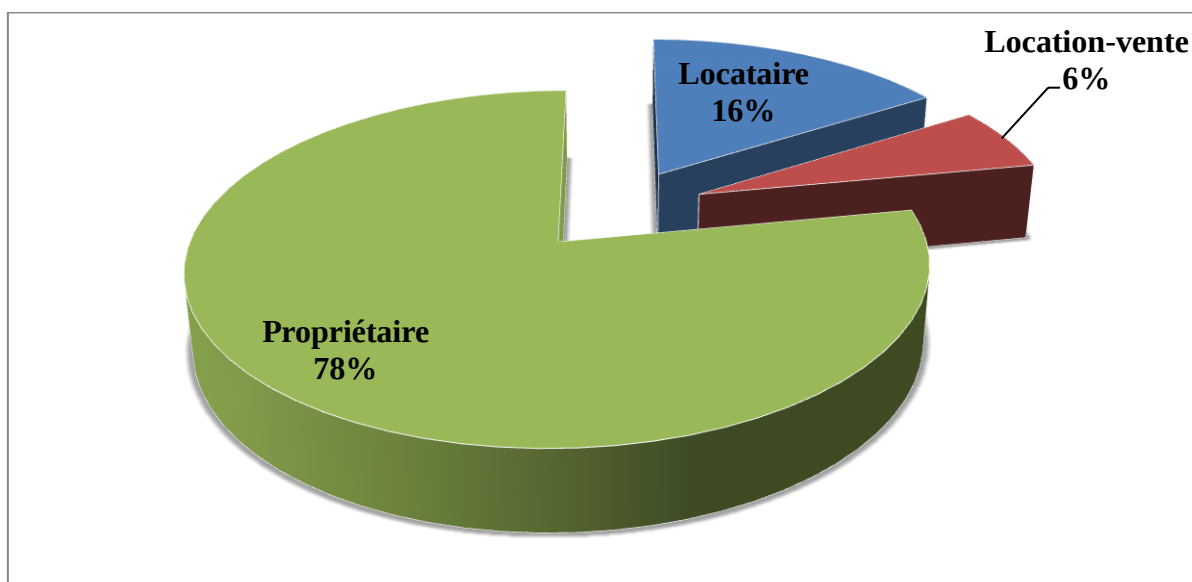
3.1.1 Le mode d'organisation de l'activité

L'activité de moto taxi est organisée autour d'un réseau complexe d'acteurs, chacun ayant un rôle spécifique dans le fonctionnement du service. Cette structure joue un rôle essentiel dans la dynamique du transport urbain, influençant à la fois la qualité du service et la sécurité routière. Le fonctionnement des motos-taxis à Yaoundé VI, se distingue par une

organisation souvent informelle. Pour apprécier la façon dont cette activité est organisée, nous allons nous intéresser aux typologies des conducteurs de moto taxis et les raisons de la prolifération de cette activité, ainsi qu'au fonctionnement de cette activité de moto-taxi à Yaoundé VI

3.2.2.3 Typologies des conducteurs de moto taxis et les raisons de la prolifération de cette activité

Ces conducteurs peuvent être classés en plusieurs sous-catégories, d'un côté les conducteurs locataires et de l'autre les conducteurs propriétaires, chacune ayant ses propres caractéristiques et défis. La figure 11 ci-dessous présente le pourcentage des motos taximen en fonction de leur statut de propriété, notamment propriétaire, locataire et en mode contrat location-vente.



Source : Enquête de terrain 2025.

Figure 13: Répartition par pourcentage des conducteurs en fonction de leurs statuts de propriété de la moto

i. Conducteurs propriétaires (indépendants)

Les conducteurs propriétaires représentent le plus grand nombre de motos taximen dans la commune de Yaoundé 6^{ème} avec un pourcentage global de 78% (Cf. figure 13), ce pourcentage s'explique par l'attractivité de revenu journalier que offre cette activité. Les conducteurs propriétaires sont les motos taximen qui sont propriétaires de leur propre moto et exercent leur activité de façon indépendante en toute autonomie, sans avoir à rendre compte à qui que ce soit. Ce modèle leur offre une large autonomie, tout en engendrant d'importantes

responsabilités notamment le paiement de l'assurance, la carte grise, la maintenance et autres charge et taxes.

Les conducteurs propriétaire n'ont pas de pression d'avoir à travailler un montant spécifique vu qu'ils ne sont pas concernés par le versement de la recette, ce qui les permet d'avoir un revenu journalier moyenne de 5471 FCFA (Cf. Tableau 8) après déduction des charge liées au carburant et autres. Ce qui justifie le fait que ces chauffeurs propriétaire préfèrent généralement s'établir à des lieux clés tels que les gares, les marchés ou les zones très fréquentées pour attendre des éventuelles clients. Cette approche leur donne la possibilité d'attirer les clients sans avoir à se déplacer et utiliser le carburant. Ce mode opératoire pose son lot de limite, notamment à force de stationner dans points fixe, le moto taximan effectue moins de course journalier.

Parmi les conducteurs propriétaire, il y en a qui sont propriétaire de plusieurs moto et louent a d'autres moto taximen, de manière général, les conducteurs propriétaires fournissent moins d'effort mais gagne plus. Par conséquents ils sont moins enclin à faire des accidents de la route car ils se soucis de leurs moto, tout en sachant qu'en cas d'accident, ils seront les seuls responsable de toutes les charges.

ii. Conducteurs locataires ou affiliés

Les conducteurs en location représentent une faible catégorie chez les conducteurs de moto taxi, notamment, chez les conducteurs âgés entre 20 à 25 ans, ils correspondent à 13% (Cf. figure 5) de l'ensemble des motos taximen enquêté, le taux de conducteurs ici s'élève à 61,5% (Cf. Tableau 5) et chez les conducteurs de moto taxi âgés entre 25 et 30 ans , tranche d'âge correspondant à 51% (Cf. figure 5) du total des moto taximen enquêtés, les conducteurs en location constitue 15,7% (Cf. Tableau 5). Globalement les conducteurs en mode locataire constituent, 16% (Cf. figure 13) de l'ensemble de nos bend-skineurs enquêtés. Les conducteurs locataires sont soumis à deux types de contrats, il peut s'agir d'une location-vente ou d'un payement au rendement (location).

Un système de paiement au rendement (Location)

Le paiement au rendement est un modèle associé à la location de la moto taxi où le conducteur est considéré comme un employé et le propriétaire agit comme l'employeur, dans la pratique, le conducteur locateurs loue une moto chez le propriétaire pour une journée, réglant le montant à la fin de celle-ci. A la fin de journée, dès que le locataire parvient à payer l'argent de la location avec des montants variant entre 3500 FCFA et 5000 FCFA par jour,

selon l'état de la moto (Cf. Tableau 8), le surplus revient entièrement au conducteur². Cependant, en raison de divers abus, ce système est de moins en moins répandu dans ce secteur à Yaoundé 6^{ème}. En effet, de nombreux motos-taximen simulent des pannes fréquentes pour éviter de payer régulièrement les frais de location. Ce qui conduit, les propriétaires des motos à changer de chauffeur du jour au lendemain, souvent en faveur de nouvelles connaissances qui semblent plus fiables, au détriment des conducteurs précédents. Il est à noter que dans ce système, les propriétaires préfèrent traiter avec des conducteurs âgés de plus de 26ans, ceci dans le but de limiter les pannes liées à l'inexpérience du conducteur et aussi dû au fait que les conducteurs âgés de moins de 25 ans ont souvent un comportement insouciant sur la route (Cf. Tableau 5). Dans ce système, le conducteur ne fait pas de versement le dimanche, une journée qu'il considère comme étant entièrement à lui, et il conserve alors la totalité des sommes collectées ce jour-là. Concernant les différentes formes d'indemnisation des conducteurs propriétaires, il leur incombe de gérer à la fois les recettes et les charges liées au fonctionnement et à la maintenance de leurs motos. Dans ce cas, le locataire est responsable des réparations légères, tandis que les pannes majeures sont prises en charge par le propriétaire.

iii. La Location-Vente ou Remboursement

Bien que moins représenté soit 6% de l'ensemble des conducteurs de moto taxi de commune de Yaoundé 6^{ème}, certains propriétaires ont commencé à utiliser cette méthode de location-vente, lorsque le système de paiement échelonné a commencé à causer de nombreux soucis. La location-vente est une forme de location avec possibilité d'achat, souvent conçu et acté sous forme de contrat où la moto est intégralement laissée à disposition d'un conducteur. Le conducteur devient alors responsable de toutes les charges liées au fonctionnement de cette moto, y compris les pannes mineures et majeures. Le conducteur est tenu d'effectuer des versements hebdomadaires au propriétaire de la moto comme le prévoit leur clause contractuelle. Une fois le montant total acquitté, la moto appartient définitivement au conducteur.

Au sein de la communauté des conducteurs de moto-taxis, les conditions peuvent fréquemment changer, avec des tactiques et des accords qui évoluent sans cesse. Les contrats de location ventes sont souvent fondés sur la confiance mutuelle entre les parties concernées. Pour consolider cette confiance, les propriétaires préfèrent traiter avec les conducteurs qu'il

² Toksia Laurent, 28 ans, fonctionnaire et propriétaire de moto, entrée Simbock, 21 Juin 2025.

connaisse personnellement, et malgré ces liens, il est courant que propriétaires et chauffeurs s'engagent officiellement, que ce soit devant une brigade de gendarmerie, un poste de police, un chef de quartier ou un huissier de justice. L'objectif de ces engagements est d'anticiper d'éventuels malentendus³. Le principe dans ce type de système est le fait que le locataire est tenu de verser l'intégralité de la somme d'argent représentant le prix auquel le propriétaire à acheter la moto plus le bénéfice, ceci dans un laps de temps bien déterminer en versant chaque semaine les sommes oscillant entre 20 000 et 25 000 FCFA, en fonction des stipulations du contrat⁴, faute de quoi le propriétaire récupère sa moto sans aucune forme de procès. Les négociations sur le prix se font donc de gré à gré, chaque partie s'appuyant sur son expérience, bien qu'un standard de prix pour la location d'une moto soit généralement respecté.

Tableau 9 : Revenu journalier moyen des conducteurs selon leurs statuts de propriété de la moto

Statut de propriété de la moto	Recette moyenne journalière	Dépense moyen journalier en carburant	Versement journalier	Salaire journalier
Locataire	9093,8	2000	3500	3593,8
Location-vente	7708,3	2000	3500	2208,3
Propriétaire	7471,5	2000	0	5471,5

Source : Enquête de terrain 2025.

Le tableau 10 présente les revenus et dépenses des conducteurs de motos-taxis en fonction de leur statut de propriété de la moto, et il permet d'expliquer la différence dans le salaire journalier. Les conducteurs en location génèrent un revenu journalier moyen de 9093,8 FCFA, avec une dépense en carburant de 2 000 FCFA et un versement journalier de 3 500 FCFA, ce qui leur laisse un salaire net de 3 593,8 FCFA. Dans ce modèle où les conducteurs ne sont que responsables des pannes mineures, ils ont tendance à prendre plus de risques et à surcharger la moto, car ils savent qu'ils n'ont pas à se soucier des coûts liés aux réparations majeures, sachant que la surcharge les permet d'avoir une importante recette comme nous pouvons le voir sur le tableau. Cette situation pousse les conducteurs à adopter des comportements plus risqués et à ne pas prêter attention à l'état de la moto. Les conducteurs en location-vente génèrent un revenu journalier moyen de 7 708,3 FCFA ce qui est moins que ceux des locataire, avec une dépense en carburant de 2 000 FCFA et un versement

³ Andrew, 48 ans, moto taximan et propriétaire de 2 moto, Etoug Ebe, 23 Juin 2025.

⁴ Andrew, 48 ans, moto taximan et propriétaire de 2 moto, Etoug Ebe, 23 Juin 2025.

hebdomadaire variant entre 20 000 FCFA à 25 000 FCFA (Soit un versement journalier de 3 500 FCFA), ce qui leur laisse un salaire net de 2 208,3 FCFA. Dans ce modèle où le conducteur loue la moto avec l'intention de devenir propriétaire après avoir payé la totalité du prix de la moto, pendant cette période, toutes les pannes sont prises en charge par le conducteur, ce qui l'incite à adopter une approche plus prudente. Contrairement aux conducteurs en location simple, ils ont un intérêt à maintenir la moto en bon état, car ils deviendront propriétaires à la fin du contrat de location-vente. Ils sont donc moins enclins à prendre des risques et à surcharger la moto, contrairement aux conducteurs en location simple. Ce modèle encourage les conducteurs à adopter des comportements plus sûrs. Les conducteurs propriétaires génèrent un revenu journalier moyen de 7 471,5 FCFA, avec une dépense en carburant de 2 000 FCFA, mais aucun versement journalier à effectuer, ce qui leur permet de disposer d'un salaire net plus élevé de 5 471,5 FCFA. Étant propriétaires de leur moto, ils sont entièrement responsables de l'entretien et des réparations, qu'elles soient mineures ou majeures. Cela les pousse à être particulièrement prudents et à éviter les comportements de surcharge, car ils doivent prendre en charge les coûts de réparation en cas de panne. Leur gestion plus prudente de la moto contribue à réduire le risque d'accidents, car leur priorité est de maintenir la moto en bon état pour maximiser leurs profits à long terme.

iv. Conducteurs saisonniers ou Temporaire

Les conducteurs temporaires de motos-taxis sont souvent des salariés et des ouvriers à faibles revenus et propriétaires de motos qui utilisent leur motos pour leurs propres déplacements mais qui choisissent de porter certains passagers à titre onéreux dans le but de générer un revenu supplémentaire afin de faire face aux imprévus. Parfois, ils prennent un ou deux passagers se rendant à la même destination qu'eux ou ils exercent généralement pendant le week-end et en soirée, parfois même la nuit. Bien que leur activité soit ponctuelle, elle leur permet de contribuer au paiement des repas pour leurs enfants et autres charges comme le souligne Toksia⁵. Pour les conducteurs saisonniers, la flexibilité est un atout. Ils peuvent choisir de travailler uniquement lorsque la demande est forte ou quand ils veulent résoudre un problème financier⁶, ce qui leur permet de maximiser leurs revenus pendant ces périodes. Cependant, cette approche peut également présenter des défis, notamment en termes de régularité des revenus et de connaissances des routes et des pratiques de sécurité, surtout s'ils ne conduisent pas régulièrement.

⁵ Toksia Laurent, 28 ans, fonctionnaire et propriétaire de moto, entrée Simbock, 21 Juin 2025.

⁶ Ibid.

En somme, chaque sous-catégorie de conducteurs de moto taxi joue un rôle essentiel dans l'écosystème de cette activité. Leur diversité en termes de mode de travail et de conditions de rémunération reflète la complexité du secteur et souligne l'importance d'une régulation adéquate pour garantir la sécurité et la qualité du service.

3.2.2.4 Fonctionnement de l'activité de moto-taxi à Yaoundé VI

La conduite de moto-taxi à Yaoundé 6^{ème} se distingue par une structure complexe entre les techniques de recherche du client, la négociation du prix du trajet et même sur quelle base se fait la taxation.

i. La recherche du client

Les moto-taxis à Yaoundé 6^{ème} fonctionnent selon un mode d'opération bien défini, adapté aux défis d'une ville marquée par des rues étroites et souvent encombrées. Ce système repose sur plusieurs éléments clés qui favorisent leur efficacité et leur accessibilité. Tout d'abord, les conducteurs de moto-taxis se positionnent stratégiquement aux entrées et sorties des quartiers, choisissant des lieux à forte fréquentation, tels que les carrefours, les marchés et les arrêts de bus etc. Ces points de rassemblement sont idéaux, car ils attirent des clients potentiels qui cherchent à se déplacer rapidement dans la ville. Comme sur la photo 8, le stationnement permet non seulement de se reposer, mais aussi permet de réduire les dépenses liées au carburant⁷.



Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

Photo 8 : stationnement des motos taximen non loin du carrefour Simbock en attente des clients

⁷ Confi Andrew moto taximan de 34 ans stationné à l'entrée Simbock a l'auteur lors de l'entretien sur le terrain.

Les conducteurs effectuent également des navettes dans un périmètre bien défini, ce qui leur permet de maîtriser les rues et les itinéraires les plus efficaces. Cette connaissance approfondie de leur environnement leur donne un avantage significatif, leur permettant de contourner les zones de circulation dense et d'optimiser les temps de trajet, c'est l'une des raisons pour laquelle les conducteurs préfèrent se travailler dans des secteurs bien précis. Dans ce system, c'est le client qui se présente au chauffeur et donne sa destination tout en proposant le prix. Si les deux parties s'entendent sur le prix, alors là, la course peut commencer.



Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

Photo 9: Un moto taximan à la recherche des clients

Contrairement aux taxis, qui eux n'entre souvent pas dans les quartiers, les motos taximen eux conduisent leurs clients jusqu'à devant la porte de leurs maison. Grace à cette flexibilité et cette proximité, la moto taxi c'est forgé une réputation à nul autre pareille dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. Elle peut non seulement te conduire partout mais aussi grâce à son agilité et son petit gabarit, elle n'est pas ralentie par les embouteillages ceci pour le plus grand bien des clients. Cette aptitude à circuler efficacement dans des conditions parfois difficile et compliquées, ont fait d'eux une option de transport indispensable pour beaucoup d'habitants de la commune.

ii. La négociation du prix

La négociation joue un rôle essentiel dans l'activité de mototaxi dans la Yaoundé 6^{ème}, ce processus commence dès le moment où un client s'approche d'un conducteur ou lorsque le conducteur s'approche du client. A cette étape, plusieurs paramètres entrent en jeu. Pour les conducteurs des motos taxis, l'habit fait le moine, si selon lui tu es bien habillé, le prix du trajet peut doubler ou triple, car il estime que tu as assez d'argent pour payer. A côté de ce facteur il y'a la connaissance du tarif alloué aux différents trajets, en effet ci le conducteur de moto taxi se rend compte que le client ne maîtrise pas le prix du trajet ou sa destination, le bend-skineur peut surenchérir jusqu'à 2 voire 3 fois le prix de la course. Un autre facteur à considérer est la distance à parcourir, sachant que plus la distance est longue, plus le prix est susceptible d'augmenter, car cela implique pour le conducteur un engagement de temps et de ressources plus important. La qualité de la route est également un élément qui entre en jeu, en effet les routes en mauvais état, parsemées de nids-de-poule et non bitumées rendent le trajet plus difficile et moins confortable, ce qui peut justifier une augmentation du tarif. Un autre facteur déterminant lors de la négociation du tarif est l'heure du jour ou de la nuit sachant que les trajets réalisés tard dans la nuit peuvent aussi faire l'objet d'une facturation plus importante en raison des risques. A ces facteurs s'ajoutent les périodes de la journée, la négociation va faire fonction de ce que c'est la période de pointe, c'est-à-dire une période marquée par une demande accrue ou pas, si c'est la période de pointe, le taxi pour un trajet en période normale, peut se voir triplé.

Au regard de tous ces déterminants de la négociation du tarif du trajet, il semble clair que ce processus reste informel, fortement déséquilibré et se fait avec le consentement des clients, bien que ces derniers n'ont pas souvent le choix surtout quand ils sont pressés.

iii. La tarification

Comme nous l'avons souligné plus haut, le prix des trajets au sein de la commune de Yaoundé 6^{ème} est soumise à plusieurs éléments ou facteurs, notamment, la distance, la qualité de la route, l'urgence, l'heure, l'habillement etc. ce qui soumet le tarif du trajet à des fluctuations difficiles à cerner, s'adaptant aux particularités de chaque déplacement. Néanmoins le résultat de nos enquêtes indique que le coût minimum d'une course commence généralement à 100 FCFA. Pour les trajets de courte distance et surtout quand les clients sont des écoliers ou des étudiants, mais pour le reste des clients, les tarifs varient de 100 à 500 FCFA, en fonction de la distance parcourue et des conditions de circulation. Toutefois, les

trajets de longue distance peuvent coûter plus de 500 FCFA, surtout lorsque le conducteur est amené à sortir de son secteur et traverser les zone interdite à la circulation des motos taxis. Le tarif est également déterminé par le nombre de passager à transporter, la norme chez les conducteurs de moto taxi dans la commune de Yaoundé 6^{ème} est de transporter au moins deux passager par course, et si le passager n'est pas d'accord, ce dernier est tenu de payer pour deux places. Le tarif d'une course dépend également de la charge à transporter, la charge doit également le transport⁸.

iv. Revenus des Conducteurs de Moto-Taxis à Yaoundé VI

Dans le contexte de Yaoundé VI, la répartition des revenus des conducteurs de moto-taxis dépend de divers types de contrats de travail. Selon les résultats de notre enquête présentée au tableau 10, pour la majorité des conducteurs revenu journalier moyen s'élèvent généralement à environ 4720 FCFA, à condition qu'ils ne soient pas sous un contrat de location qui implique une session de la moto. Un autre modèle courant est celui où le conducteur loue une moto, ce qui lui permet de conserver les bénéfices au-delà des frais de location.

Tableau 10: Répartition en pourcentage des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison d'entrée dans l'activité par groupe d'âges

Tranche d'âge	Revenu journalier moyen
de 20 - 25 ans	5550
de 25 - 30 ans	4425
de 31 - 35 ans	3900
de 36 - 40 ans	4375
de 41 ans et plus	5350
Revenu moyen	4720

Source : Enquête de terrain 2025.

Par exemple, si un conducteur loue une moto pour 3500 FCFA par jour et que les frais de carburant s'élèvent à 1500 FCFA, son bénéfice net pourrait se situer entre 2000 et 3500 FCFA, sans compter les dépenses pour la nourriture, qui peuvent atteindre entre 1000 et 1500 FCFA. Pour atteindre ces bénéfices, les conducteurs sont souvent contraints d'accepter des conditions de travail difficiles, comme transporter des charges lourdes telles que des sacs de ciment, matelas, lit ou des bouteilles de gaz comme nous pouvons le voir dans la **Photo 10**.

⁸ Confi Andrew moto taximan de 34 ans stationné à l'entrée Simbock a l'auteur lors de l'entretien sur le terrain.



Source : Mouzong Anonen Chancel (Enquête de terrain 2025).

Photo 10: Motos taxi transportant une charge encombrante au quartier Mvog Beti

Cette façon de faire, n'est pas sans conséquence, comme nous pouvons l'apercevoir sur la photo 10, le transport ce lit devient encombrant et surtout gênant pour les autres usagers de la route et pour le conducteur de la moto lui-même. Ce type d'action contribue a accroitre le risque d'accident. D'autres bend-skineurs pour 1000 FCFA, il n'hésite pas à voiler les zones interdit à la circulation des motos taxi.

Conclusion du Chapitre 2

Au terme de ce chapitre, il apparaît que les conducteurs de motos-taxis de la commune de Yaoundé 6^{ème} présentent des profils démographiques, sociaux et économiques variés, marqués toutefois par une prédominance des jeunes actifs pour lesquels cette activité constitue une importante source de revenus. L'analyse a montré que l'entrée dans le secteur des motos-taxis est principalement motivée par le chômage, la recherche d'autonomie financière et les faibles barrières d'accès à cette profession. Elle a également révélé que les conditions d'exercice de cette activité sont fortement influencées par le statut de propriété de la moto, le niveau de formation des conducteurs et leurs perspectives d'avenir. Par ailleurs, le fonctionnement de l'activité met en évidence plusieurs insuffisances, notamment la faible détention du permis de conduire, l'apprentissage informel de la conduite et la précarité des conditions de travail. Ces réalités contribuent à façonner les comportements des conducteurs et peuvent avoir une incidence directe sur leur manière de conduire et leur perception du risque. Ainsi, l'étude du profil des moto-taximen permet de mieux comprendre les logiques socio-économiques qui sous-tendent cette activité et les facteurs susceptibles d'influencer leur comportement sur la route. Les résultats obtenus constituent un préalable indispensable à l'analyse des déterminants des accidents de motos-taxis, objet du chapitre suivant, où seront examinés les facteurs humains, sécuritaires, environnementaux et infrastructurels à l'origine de ces accidents dans la commune de Yaoundé 6^{ème}.

CHAPITRE 3 : LES DETERMINANTS DES ACCIDENTS DE MOTOTAXIS A YAOUNDE 6

Après avoir présenté le contexte de développement de l'activité de moto-taxi ainsi que le profil des conducteurs exerçant dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, il convient désormais d'examiner les facteurs qui favorisent la survenue des accidents. En effet, les accidents de motos-taxis résultent généralement d'une combinaison complexe de comportements humains, de conditions de sécurité insuffisantes et de contraintes liées à l'environnement de circulation. Ce chapitre analyse, dans un premier temps, les facteurs humains et sécuritaires associés aux accidents, notamment les pratiques de conduite et le respect des règles de circulation. Dans un second temps, il met en évidence les facteurs environnementaux et infrastructurels qui influencent l'exposition au risque d'accident. L'étude de ces différents déterminants permet de mieux comprendre les mécanismes à l'origine de l'insécurité routière dans la commune de Yaoundé 6^{ème} et contribue à la vérification des hypothèses de recherche relatives aux causes des accidents de motos-taxis.

3.1 Les facteurs humains et sécuritaires des accidents de motos-taxis dans la Commune de Yaoundé VI

S'il est vrai que la moto taxi constitue un élément crucial de la mobilité dans nos ville, leurs actions ou alors leurs comportements dilue l'efficacité de ce moyen de transport et constituent ainsi l'un des facteurs de danger majeurs associés aux accidents dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. Ces comportements sont amplifiés par la pression liée à la rentabilité et l'absence de formation appropriée. Cette section examine les pratiques majeures de conduite à risque, y compris des lois de circulation, l'excès de vitesse, la violation et le manque d'équipements de sécurité.

3.1.1 Comportements à risque chez les conducteurs de mototaxis

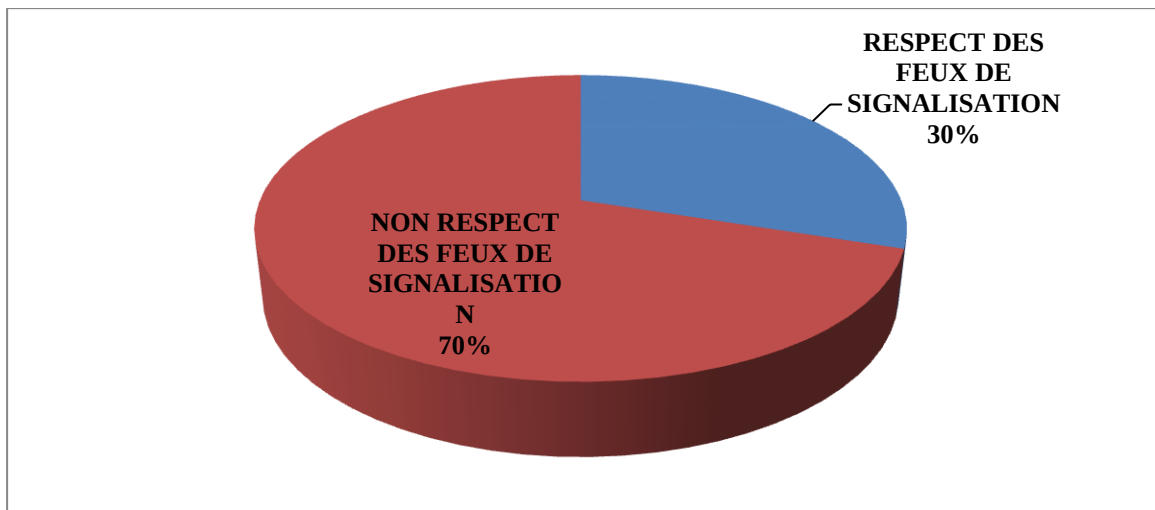
La circulation dans la commune de Yaoundé 6^{ème} se caractérise par une prédominance des motos taxi, de notre observation sur le terrain, il en ressort que la moto taxi est le principale moyen de mobilité. Toutefois, ce moyen de transport s'accompagne des phénomènes préoccupant à l'instar des accidents et des agressions. Ces accidents sont principalement causés par des comportements comme : la violation du code de la route, l'excès de vitesse et la conduite sous l'effet de substances qui affectent la vigilance.

3.1.1.1 L'excès de vitesse : une quête de gain rapide au détriment de la sécurité

L'excès de vitesse est une pratique courante dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. Ce non-respect s'explique par le fait que la commune de Yaoundé 6^{ème} est une économie citadine et les conducteurs y qui exercent l'activité de moto taxi sont des travailleurs précaires vivant au jour le jour, le revenu journaliers dépend du nombre de course réalisé. Dans cette condition, le temps est un bien économique crucial. Dans le souci d'augmenter le nombre de courses et augmenter les revenus journaliers, beaucoup de motos-taximen choisissent une conduite audacieuse, dépassant largement les limitations de vitesse préconisées en agglomération. Au vu de l'état des routes souvent en état de détérioration avancé, la conduite à vive allure augment exponentielle les risques d'accident. Ce risque est d'autant plus élevé avec le fait que ces conducteurs et leurs passagers manquent fréquemment d'équipements de sécurité appropriés (casques, gangs, chaussures etc.) et dans certain cas les motos ne sont ^pas conforme (système de freinage efficace, amortisseurs opérationnels, pneus en état optimal), ce qui augmente le la vulnérabilité. Malgré les accidents occasionné par la conduite à grande vitesse les conducteurs de moto ne renonce pas cette pratique, ceci est dû au fait qu'aucune décision ou mesure n'est prise pour limiter ce phénomène. Nos études sur le terrain en situation réelle révèlent que les jeunes conducteurs de moto taxi ne considèrent pas la vitesse excessive comme une menace véritable, surtout lorsqu'ils circulent sur des routes qu'ils maîtrisent parfaitement. Cette prétendue connaissance engendre un sentiment de sécurité illusoire, dissimulant en réalité l'imprévisibilité du milieu urbain : passage inattendu d'un animal, apparition soudaine d'un piéton, congestion routière subite, et ainsi de suite.

3.1.1.2 Le non-respect du code de la route : entre ignorance et défiance des règles

A côté de la conduite en excès de vitesse se dresse un autre comportement tout aussi dangereux, le non-respect du code de la route. Se non-respect du code de la route se manifeste sous plusieurs formes à savoir le non-respect des feux tricolores, dépassement par la droite, conduite à contresens, non-respect de la priorité à droite, ou encore stationnement en pleine chaussée. Pour ce qui est des feux de signalisation (feux tricolores), les résultats de notre enquête (Cf. figure 14) montre que 70% des conducteurs de moto ne respectent pas les feux de signalisation.



Source : Enquête de terrain 2025.

Figure 14: Répartition par pourcentage de conducteurs de mototaxi enquêté selon leurs comportements vis-à-vis des feux de signalisation routière

Ce non-respect des feux de signalisation résulte du fait que la majorité des motos taximen manque de formation initiale suffisante et d'une culture permissive accentuée par l'absence de contrôles rigoureux et réguliers. Ce non-respect s'explique aussi par le fait que la parties non négligeable (35,56%) des conducteur sont sous scolarise et de ce fait, ils le font par ignorance de la gravité de leurs actions. Sans oublier que 65,5% (cf. Figure 11) des conducteurs de moto taxi non pas de permis de conduire de catégorie A et pratique cette activité sans connaitre le code de la route. A cote du non-respect des feux de circulation, nous avons la mauvaise utilisation qu'en font les différents usagers de la route.

Planche 3 : comportement des usagers sur les voies de circulation



Photo 11: Mauvais stationnement des motos taxis de la route (Acacia)



Photo 12: Mauvais stationnement des autres usagers de la route (Acacia)



Photo 13: Mauvais stationnement des autres usagers de la route (Acacia)

Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

Cette mauvaise utilisation des voies de circulation se manifeste par la façon donc les véhicules sont stationnée. Le mauvais stationnement des conducteurs de moto taxis identifié sur la **Photo 11** et **Photos 12** présente deux cas de figures, le premier la route est prise d'assaut par les motos stationnés et le l'autre un bus de transport occupe un segment important de la route ce qui réduit ainsi les voies de circulation favorisant par la même occasion les accidents de circulation. Ces risques d'accident s'accroissent avec l'occupation anarchique de la voie publique par les petits commerçants (Cf. **Photo 13**). Non seulement ces commerçants occupent la chaussée ou doivent circuler les piétons, mais aussi celle de véhicules ce qui force les piétons à circuler au milieu de la route, les exposant ainsi aux risques d'accident. Il faut noter que parmi les automobilistes, même ceux qui connaissent bien le code de la route ne l'appliquent pas toujours et ceci par suivisme et du a l'absence de control. On pourra donc observer comme ça été le cas lors de nos multiples descente sur le terrain, un non-respect généralisé qui engendre un cycle néfaste ou plus les motos-taximen constatent que leurs semblables violent les règles sans répercussions, plus ils tendent à considérer ces comportements de non-respect comme un comportement normal.

3.1.1.3 La conduite sous influence : un risque souvent banalisé

Un autre comportement accentuant les risques d'accident est la conduite sous l'effet de substances psychoactives, en particulier l'alcool et certaines drogues tels que le cannabis, le tramadol ou des cocktails locaux comme le "Kadhafi". Ce phénomène est très présent dans les zones périphériques ou densément peuplées de la commune comme Mendong, Simbock, Melen etc. la consommation de ces substance s'explique par le fait que les conducteurs de moto travail durant des longues heures sans repos et se livre à la consommation de ces substances dans le but d'échapper à la fatigue physique accumulée par de longues heures de conduite , d'augmenter leur endurance ou encore d'atténuer le stress quotidien. A la question de savoir si les conducteurs de moto consomme les substances psychoactives, bon nombre des conducteurs de moto taxi enquêtés n'ont pas voulu se prononcer sur cette questions néanmoins le peu de donnée recueillie révéle que 30% des conducteur enquêtés consomme l'alcool avant et ou pendant leurs heures de travail⁹, nous avons interrogé un vendeur un vendeur de whisky en sachet qui nous a révèle que « la plus part de mes clients sont les conducteurs de moto taxi, certains boivent 5 sachets par jour et d'autres plus ¹⁰», cette

⁹ Source : Enquête de terrain 2025.

¹⁰ Mahamat Boris, 23 ans, Vendeur ambulant au tour de l'entrée Simbock, 21 Juin 2025.

confiance témoigne de la fréquence de ce phénomène chez certain conducteurs de moto taxi, pourtant ces produits ont des effets dangereux sur la vigilance, les réflexes et la capacité à évaluer les distances et les dangers ce facteur augmente considérablement le risque d'accident dans la commune.

3.1.1.4 L'imprudence dans les manœuvres : zigzags et course au client

D'autres comportements dangereux incluent également des manœuvres dangereuses et imprudentes, telles que les zigzags entre les véhicules et les mauvais dépassements, la surcharge etc. Ces pratiques sont le plus souvent motivées par un besoin d'optimisation de recettes à chaque déplacement, au mépris total des règles de sécurité.



Source : Afrique photos.

Photo 14: Mauvais dépassement de Moto taximen Rond-point Expresse (Biyem Assi)

D'autres conducteurs de moto taxi empruntent des parcours inattendus voir dangereux pour atteindre un client plus vite que leurs concurrents, ce qui les expose aux risques d'accidents. Ces déviations sont souvent le plus perceptible aux périodes de forte affluence, notamment dans les quartiers telles que Biyem-Assi ou Mvog-Beti, où l'intensité de la population complique grandement le trafic. Sur la **photo 14** on peut voir un moto taxi man roulant à vive allure sur une voie inapproprié, ce qui expose ce dernier a des risques d'être victime d'accident.

3.1.2 Attitudes face à la sécurité routière

Les attitudes ici ce résume en des gestes/mesures simple qui vont permettre au conducteur de prévenir les accidents et en cas d'accidents de réduire son impact. Sauf que force est de constater que les conducteurs de moto taxis se laisse influencer par une combinaison de facteurs personnels, sociaux et économiques influence grandement leurs comportements de façon à percevoir les dangers avec des attitudes de négligence, voire d'indifférence, surtout concernant les règles de sécurité simple comme le port du casque, le port des chaussures de sécurité, les conduites prudentes et la gestion des risques sur la route etc.

3.1.2.1 Le port du casque : un geste de sécurité négligé

Le casque est cet équipement de protection individuelle et obligatoire, il est conçu pour protéger le crane et le visage du conducteur ou du passager. Il est donc sans aucun doute l'une des mesures de sécurité les plus élémentaires. Sauf que cet équipement est le plus négligées par une partie significative des conducteurs de mototaxis à Yaoundé 6^{ème}. Bien que le port du casque soit une exigence légale obligatoire pour les conducteurs de moto, sa non-observation reste courante chez les motos-taximen dans l'ensemble des quartiers de la commune. Plusieurs raison sont énoncées par les conducteurs pour justifier ce manquement. Tout d'abord, de nombreux conducteurs estiment que le port du casque fait transpirer et les empêchent de conduire efficacement parce que ça chauffe. Sur la **Photo 15**, nous pouvons voir des passager et les conducteurs sans casque pour leurs sécurité, en cas d'accident les chocs sur le crane sera difficilement évitable. D'autres conducteurs estiment que le fait qu'ils roulent à basse vitesse, et font les trajets courts ou dans des zones peu fréquentées, ils n'ont pas besoin de casque. Ce sont les mêmes raisons qu'ils évoquent quand ils sont questionnés sur le faite qu'ils conduisent sans chaussure approprié, portant les chaussures sont les premier réflexe lors d'un obstacle ou lorsqu'ils doivent stationner si les pieds ne sont pas protégé convenablement, ils exposent les chauffeurs aux blessures. Ils considèrent parfois ces accessoires comme des fardeaux plus qu'un moyen de protection. La photo 16 présente un moto taximan avec des chaussures non conforme.

Planche 4: Non port d'équipement de sécurité chez les conducteurs de moto taxi



Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025

Photo 16: moto taximan et clients sans casque de sécurité

Photo 15: moto taximan sans chaussure adapté à la conduite

Une autre raison évoqué par les conducteurs de moto est cout élevé du casque. En effet, ils déclarent que les casques de qualité, lorsqu'ils sont disponibles, sont trop chers, et certains conducteurs préfèrent rouler sans casque plutôt que de supporter cette dépense.

Une autre dimension tout aussi importante est la relation qui existe entre les passagers et les conducteurs de moto taxi. Les passagers estiment que les motos taximen n'ont pas une hygiène corporelle soignée, de ce fait même si ceux-ci leur offraient le casque pour leur sécurité, ils ne pourraient l'arborer. Cette attitude collective contribue à entretenir une culture de l'imprudence dans ce secteur d'activité.

3.1.2.2 Le comportement défensif : une conduite souvent réactive et non proactive

Le type de conduite qui caractérise les conducteurs de moto taxi dans la commune de Yaoundé 6^{ème} est un style de conduite sans anticipation des réactions des autres usagers de la route, c'est ce qui explique le fait de voir l'absence des écarts de sécurité requis, en particulier avec les autres véhicules à quatre roues, qui eux maintiennent une distance de sécurité souvent insuffisante et qui accroît le danger d'accident lors d'un arrêt soudain ou d'une modification abrupte de direction, le refus d'anticipation s'observe également face aux embouteillages, au lieu de garder patience ou de modifier leurs trajets, les moto-taximen en raison de leurs petits gabarits préfèrent forcer et se faufiler entre les autres véhicules, ce comportement les expose ainsi à des risques de collision avec les autres usagers.

Cette attitude est généralement alimentée par les pressions sociales et économiques au sein des collectifs de chauffeurs de mototaxis, avec une préoccupation constante d'être plus rapide que les autres pour séduire les clients et pour effectuer un grand nombre de courses afin d'augmenter leurs revenus journaliers.

3.1.2.3 La gestion des risques : une indifférence face à l'accidentologie

Au fil des années le nombre d'accident de moto ne cessent d'augmenter, en effet entre 2019 et 2020, 21,23% et 27% respectivement, était le nombre de personne reçu aux urgences de l'hôpital central de Yaoundé pour des accidents impliquant les conducteurs de moto taxi, cette augmentation des chiffres des accidents tant à familiariser les conducteurs de mototaxi avec le phénomène des accident au point où c'est devenu normal pour un conducteur de moto taxis de faire un accident. Dans la commune, de nombreux chauffeurs voient les accidents comme des incidents inévitables, intégrés à la routine de leur métier. Par conséquent, ils n'adoptent pas les précautions requises. Pour ces conducteurs il existe un nouveau concept « un vrai moto taximan c'est celui qui a déjà été victime d'accident » nous confi Abdoul conducteur de moto depuis 2009. Il faut rajouter que le manque de sanction sévère à la suite des accidents engendrent une ambiance où la sécurité est reléguée au second plan face à la rentabilité. Les chauffeurs qui réussissent à éviter une première infraction ou un accident grave pensent qu'ils sont « des experts de la conduite », cette attitude les expose davantage aux accidents car il ne se remettent en question et perdure dans la pratique de cette conduite hasardeuse. Ce phénomène aide à consolider une culture du risque tout en minimisant l'importance des règles de sécurité. La sécurité dans ce contexte devient un mythe car pour ces conducteurs, les accidents vont arriver mais on ne sait juste pas quand.

3.1.2.4 Maintenance des motos et négligence des équipements de sécurité

L'une des conditions pour exercer dans le secteur des motos taxis, est d'avoir une moto en bon état, sauf que nous constatons une absence d'établissement de contrôle technique pour les motos. Et pour ce qui est de la maintenance de ces motos taxis, il est important que cela se fasse par des professionnels et dans un cadre capable d'assurer le bon suivi des engins. Sauf que dans ces établissements, la maintenance et le suivi des engins coutent cher. Raison pour laquelle la commune est caractérisé par des petit établissements de fortune (Cf. **Photo 17**) avec des garagistes ayant appris le métier dans le « tas » comme l'indique un garagiste « je suis garagiste ici à Melen depuis que j'ai 12 ans, j'ai appris chez mon père et après sa mort j'ai hérité de ce garage. Aujourd'hui ça va faire 10 ans que je suis installé ici »¹¹. Pour les conducteurs de moto, il n'existe pas un véritable garage qualifié de moderne, sur la **Photo 18** nous pouvons apercevoir ce que les conducteurs de moto qualifie de garage moderne, pour eux le garage est un garage qui a la fois répare les motos mais aussi vend des pièces détachés des motos, en dehors donc de ces garages dit moderne, nous avons des stations d'essence

¹¹ Tasoh garagiste de 27 ans lors de l'Enquête de terrain 21 juin 2025

même si le service rendu ne se limite qu'à la vente de l'huile de moteur et la vidange du moteur. En conséquence, ces motos peuvent souffrir des pannes mécaniques imprévues du a une réparation approximative. Interrogé un conducteur ne moto taxi confie que parfois après une révision complète de la moto quelques heures après sa reprise de fonction d'autres défaillance ne tarde pas à surgir, surtout les problèmes de freinage, accélération etc.¹².² ce qui peut entraîner des accidents graves.

Planche 5 : Garage pour moto taxi



Photo 17: garage de fortune au quartier Melen



Photo 18: garage de fortune au quartier Obili

Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

¹² Ibid

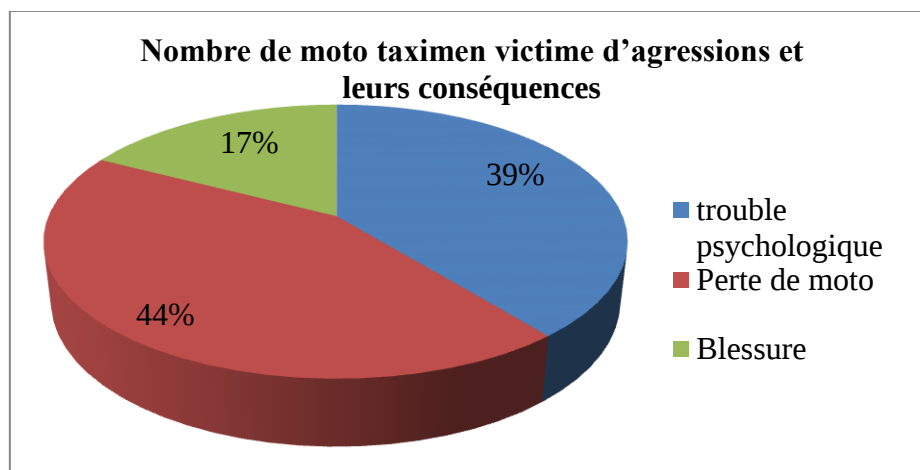
A côté du manque d'infrastructure moderne de réparation des moto, revient le problème de l'insuffisance de ressources financières qui pousse aussi certains chauffeurs à retarder les réparations indispensables comme les pneus usés, le frein qui ne tient pas correctement, défaut de phare etc. ce qui expose ces moto taximen à des risques d'accident.

3.1.2.5 Comportement défensif face aux menaces liées à la conduite de moto taxi

Devant certaine situation d'insécurité, les mototaxis adoptent des attitudes défensives qui ont un impact direct sur leur façon de conduire. Afin d'éviter des agressions, beaucoup de conducteurs décident de ne pas s'aventurer dans certains quartiers, surtout une fois la nuit tombée. Quand bien ils se retrouvent dans ces zones ils sont enclins à adopter des comportements de conduite jugés dangereux comme l'excès de vitesse et le fait de rouler à contre sens.

Selon les conclusions de nos investigations sur le terrain (voir figure 15), la forte valeur marchande des motos les rend fréquemment vulnérables aux vols, particulièrement dans les nouveaux quartiers encore moins densément peuplés. Pour préserver leur gagne-pain, de nombreux chauffeurs de moto-taxi sont forcés de garer leurs motos dans des carrefours densément peuplés, ce qui restreint leur capacité à travailler et à desservir de manière efficace l'intérieur des quartiers.

Les attaques à main armée visant les motos taximen sont également fréquentes à l'intérieur de certains quartiers de Yaoundé 6 notamment Simbock, Mendong Mellen. Ces agressions peuvent se produire à tout moment de la journée, mais elles sont particulièrement courantes la nuit, lorsque l'isolement des zones est plus marqué. Les bandes armées ciblent spécifiquement les conducteurs de mototaxis pour leur argent liquide et/ou pour leur moto. Ces agressions, souvent violentes, peuvent entraîner des blessures graves, des traumatismes psychologiques et des pertes matérielles importantes comme présenté dans la figure 15 comprenant les résultats de notre enquête sur la question.



Source : Enquête de terrain (Mouzong Anonen Chancel).

Figure 15: Répartition par pourcentage des conséquences des agressions sur les Moto taximen

Les vols de motos dans ces régions, associés à la menace perpétuelle d'attaques physiques, engendrent une atmosphère de crainte et d'inquiétude parmi les conducteurs de taxi-moto. Ils se trouvent confrontés à une situation où ils doivent simultanément faire face aux dangers liés aux accidents de la circulation et à ceux associés à la criminalité.

3.1.2.6 Tension entre motos taximen et les agents de la police municipale

Les tensions entre les motocyclistes taxis et les forces de l'ordre aggravent également l'insécurité dans certaines parties de Yaoundé 6^{ème}, cette tension n'est pas toujours vis-à-vis des force de l'ordre mais aussi avec les agents communaux. Les fréquents contrôles de police municipale dans ces zones à risque génèrent souvent des disputes et des incompréhensions entre les chauffeurs de mototaxis et les autorités de la commune (Cf. photo 31), cette image a été prise sur le réseau sociale Facebook ce qui témoigne de la vulgarisation de ces pratique d'affrontement entre les taximen et les force de l'ordre, c'est ce que Pierre Bourdieu à qualifier de habitus qui se défini comme étant des schèmes de pensée et d'action acquis par les individus au sein de ce réseau sociale. De l'autre côté, la police municipale considèrent que les chauffeurs de moto taxis comme des brigands et non des travailleur informel, ce qui fait de ces conducteurs des victimes aisées pour des contraventions ou d'autres types de pressions non officielles.



Source : page Facebook de n'zui mento (18 février 2026)

Photo 19: Bagarre entre un moto taximan et deux agent de la police municipale

Dans plusieurs cas, il arrive que les bend-skineurs se trouvent dans des circonstances où, afin d'échapper à une arrestation ou à une amende, ils sont contraints d'accélérer, de changer brusquement de cap ou de se glisser entre les voitures, ce qui augmente le danger d'un accident. Cette tension permanente avec les agents de la police municipale peut susciter des actions téméraires chez les chauffeurs de moto-taxi, y compris des manœuvres hâtives pour esquiver les contrôles ou les affrontements avec ces agents.

3.2 Les facteurs environnementaux et infrastructurels des accidents de motos-taxis à Yaoundé VI

Selon les résultats de notre enquête l'état des infrastructures routières et les conditions environnementales jouent un rôle important quand a la vulnérabilité au risque d'accident. Cette section s'attèle à présenter de manière détaillé ces deux facteurs, tout en examinant en détail comment la qualité des infrastructures et les conditions environnementales accroît la vulnérabilité aux risque d'accident de circulation.

3.2.1 État des routes et aménagements urbains

Par infrastructure ici, nous faisons référence aux routes et autres structure permettant de faciliter et d'organiser la circulation des motos taxis, et comme nous l'avons souligné plus haut, l'état des routes constituent un facteur crucial, car c'est sur cette dernière que les motos taxis roule et exerce leurs profession. Malgré les progrès réalisé grâce à la commune de Yaoundé 6^{ème} et les pouvoir publique en matière d'infrastructures routières. Il faut néanmoins rappeler que la pluparts de ces infrastructure date et des nouveaux quartiers jadis inhabités sont aujourd'hui densément peuplé sans que les vois de circulation ne soient construite, ce qui rend les trajets difficiles et parfois périlleux pour les taximen à moto.

3.2.1.1 Infrastructures routières dégradées

Notre enquête révèle que l'un des principaux défis auxquels les motos taximen sont confrontés dans la commune de Yaoundé 6^{ème} et qui selon eux est une cause primaire des accidents est l'état état pitoyables des routes. Ces imperfections de la chaussée augmentent considérablement les risques d'accidents pour les conducteurs de moto, car elles perturbent leur conduite, la poussière réduisant leurs champs de vision et réduisent leur capacité à manœuvrer en toute sécurité. Les nids-de-poule que nous pouvons apercevoir sur la **Photo 20** sont l'un des principaux obstacles rencontrés par les motos taximen sur le tronçon entre carrefour Biyem Assi et TKC. Ils obligent souvent les conducteurs à effectuer des manœuvres d'évitements brusques, des freinages d'urgence ou des zigzags, afin d'éviter de les percuter. Si sur les voies bitumer on retrouve des nids de poule, sur les voies secondaires et tertiaire non bitumé, c'est qu'on observe c'est des routes en état de délabrement avancé tel que présenté sur cette route (Cf. Photo 21) tertiaire a Melen, ce qui occasionnant des manœuvres imprévues qui déséquilibrent la moto et augmentent considérablement le risque de chutes.

Planche 6: Etat des voies de circulation



Photo 20: Nid de poule sur les voies de circulation



Photo 21: Route secondaire Melen

Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

De plus, en saison des pluies ces les voies non bitumé deviennent particulièrement périlleuses/ des vrais parcours de combattant, elles se métamorphosent en bourbiers et mares d'eau impossible de prévoir la profondeur et une adhérence réduite.

En matière d'infrastructure routières, lorsque celle-ci est construite, il faut mettre en place une organisation pouvant prévoir son entretien afin que cette infrastructure ne devienne pas à la longue une cause d'accident, sachant les routes communal date, est ce que ces routes

sont entretenus ? En ce qui concerne les routes non bitumées qui caractérisent l'intérieur de presque la totalité des quartiers de la commune de Yaoundé 6^{ème} (Mendong, Melen, Obili, Etoug-ébe, Simbock etc.) est-ce que ces routes font l'objet d'un entretien systématique ? Nos descentes et entretiens avec les acteurs de ce domaine indiquent que ces routes bien que l'entretien soit prévu, cet entretien n'est jamais assuré en raison des tensions des trésoreries. L'absence d'aménagements contribue à l'accroissement des accidents des mototaxis.

Un autre problème de l'entretien des voies publiques dans la commune de Yaoundé 6^{ème} est le déversement anarchique des déchets sur la voie publique résultant dans la majorité des cas d'obstruction des voies de circulation comme nous pouvons l'apercevoir sur la Photo 22, en prenant les images en deux intervalles de temps différents, il nous a été donné de comprendre que le déversement des ordures sur la chaussée ne réduisait pas que temporairement la chaussée en attendant que ceux-ci soient retirés. Comme nous pouvons voir sur l'image 22, le déversement des déchets crée un problème à long terme, à force de collecter les déchets avec une tractopelle hydraulique, la chaussée se voit détériorée jusqu'à disparaître, laissant un énorme trou sur la chaussée.

À part l'endommagement de la chaussée, le fait que la collecte des déchets avec les engins comme des tractopelles, bennes et autres camions se fait généralement en journée cela crée des embouteillages et paralyse la circulation pendant plus d'une heure (cf. Photo 23), cela pose la question sur le bien-fondé de collecter les déchets en journée, sans ignorer qu'à ajouter à ça, le transport de ces déchets se fait souvent sans tenir compte des risques potentiels de retombée des déchets sur la chaussée ce qui constitue un risque d'accident comme nous l'observons sur la Photo 24. En conséquence, les motos taximen doivent constamment naviguer dans des conditions qui rendent leur travail plus risqué et leur conduite moins stable.

Planche 7: Danger liés à la collecte et au déversement des déchets sur la chaussée



Photo 22: obstruction par les ordures d'une voie de circulation au lieu-dit (TKC)



Photo 23: Camion de HYSACAM occupant toute la route pour la collecte de déchet



Photo 24: Transport de déchets par HYSACAM au quartier Jouvence

Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

3.2.1.2 Manque de signalisation et signalisation défectueuse

Parlant des infrastructures routières, l'attention est très souvent focalisée sur la chaussée, pourtant l'une des caractéristiques d'une bonne voie de circulation réside également sur un bon dispositif de signalisation. Dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, de nombreuses routes souffrent d'une absence criante de feux de circulation, de marquages au sol, ou de panneaux de signalisation. L'absence de ces éléments constitutifs de la route, crée une grande confusion parmi les usagers de la route, notamment les motos taximen, ce qui accroît le risque d'accident.

Malheureusement, comme c'est souvent le cas dans les communes de la cité capitale, la commune de Yaoundé 6^{ème} fait également face au phénomène de négligence des feux de circulation, par endroit nous pouvons observer des feux de signalisation défectueux, souvent dus à l'absence d'entretien ou des coupures intempestives d'électricité (cf. photo 25). Dans d'autres altères de circulation, les feux de signalisation sont simplement inexistants (Cf. Photo 26) dans des carrefours stratégiques comme carrefour Biyem-assi, entrée Simbock, Jouvence etc. et l'absence de panneaux de limitation de vitesse ou de panneaux d'avertissement ne permet pas aux conducteurs de moto taxi de s'adapter correctement à leur environnement.

Planche 8: Etat de la signalisation lumineuse



Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

Photo 25: Feu de circulation défectueux

Photo 26: Absence des feux de circulation au carrefour TKC

L'absence de marquages au sol sur certaines voies empêche également les conducteurs de respecter les voies de circulation, ce qui crée des conflits entre les différentes catégories d'usagers et contribue à une circulation anarchique et propice aux accidents. D'autre aspect comme l'éclairage public est souvent relégué au second plan sur nos voies de circulations, les motos taxis circule jusqu'à tard dans la nuit et l'absence d'éclairage des voies de

circulation réduit considérablement la visibilité, prédisposant les conducteurs aux accidents surtout que les chaussées sont dégradées.

3.2.1.3 Absence d'aménagements dédiés aux motos

L'aménagement de la voirie urbain de plusieurs ville du Cameroun et de Yaoundé 6^{ème} n'a pas été conçu en tenant compte de la spécificité du transport à moto, pourtant la moto constitue l'un des moyens de transport les plus utilisés dans nos ville et particulièrement dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. Les routes ne sont pas adaptées pour permettre une circulation fluide et sécurisée des mototaxis. Même s'il est vrai qu'on note 2 à 3 espaces de stationnement construit dans la ville de Yaoundé pour les motos, il est important de relever que dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, Il n'existe pratiquement pas d'infrastructures réservées aux motocyclistes tels que des voies dédiées ou des stations de mototaxis. Dans ces conditions, les motos taximen se retrouve à partager la chaussée avec des véhicules plus grands (automobiles, camions, bus), qui ne prennent pas au sérieux les conducteurs de moto taxi et n'hésite pas à les intimider et klaxonner ce qui peut résulter a une perte de contrôle de la part du moto taximan à la suite de la panique, ce qui accroît les risques d'accident.



Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

Photo 27: l'entrée du carrefour Simbock pris d'assaut par les motos taximen stationnés

La prolifération des motos taxis dans la commune soulève l'épineux problème de stationnement sécurisé de ceux-ci, il est fréquent de voir stationné en bordure des routes, au tour des carrefours et autres, des motos taxis sur des espaces non dédié à cet effet. En réalité la commune de Yaoundé 6^{ème} ne dispose d'aucune Gare pour les motos-taxis nonobstant leurs

contribution dans la facilitation de la mobilité. A l'entrée du carrefour Simbock comme nous pouvons l'observer sur la photo 27, ce carrefour est fréquemment pris d'assaut par les motos taximen qui stationnent autour pour attendre des clients, ce carrefour donne anormalement l'impression d'être une gare à moto taxis, créant des conditions propices aux embouteillages et aux accidents.

3.2.1.4 Insuffisance de l'entretien des infrastructures publiques

Les nids de poule, les fissures, les déchirures de bitume qui caractérisent certaines routes de Yaoundé 6^{ème} dû d'une part à cause de leur ancienneté et d'autre part dû au fait qu'elles sont rarement réparées et pour ceux qui sont en phase de réparation, cette réparation peut souvent durer des mois voire des années, comme c'est le cas pour le carrefour Etoug-ebe lieu-dit centre des handicapés, dont la réparation a débuté depuis 2 ans, le chantier est aujourd'hui abandonné comme nous pouvons le voir sur la photo 28 ci-dessous. Ce qui prédispose ce tronçon à des accidents surtout en saison pluvieuse.



Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

Photo 28: route en cours d'entretien depuis 4 ans au carrefour centre des handicapés

3.2.2 Conditions météorologiques et risques saisonniers

En géographie, une activité qui se passe dans un espace géographique bien déterminé. Cette espace géographique est influencée et façonnée par les conditions climatiques. L'activité de moto taxi en raison de son ouverture se retrouve étroitement liée aux conditions

météorologiques. La commune de Yaoundé 6^{ème} dans laquelle se déroule l'activité de moto taximen est caractérisé par un climat tropical, marqué par des saisons pluvieuses prononcées et un taux d'humidité élevé. Ces conditions climatiques parfois difficiles, surtout durant les épisodes pluvieux, augmentent le risque d'accidents pour les motos-taximen et contribue à la dégradation des routes.

3.2.2.1 Pluies torrentielles et glissade des véhicules

Malgré les changements climatique qui modifie constamment l'avènement pluviométrique de Yaoundé et ses environs, nous pouvons considérer que la saison pluvieuse qui dure de mai à octobre même si en février et parfois un décembre nous avons des pluies, ces pluies souvent torrentielles transforment les routes non bitumé en zones boueuses, rendent par la même occasion les conditions de circulation particulièrement difficiles pour la circulation des motos. Cette difficulté à circuler s'accroît d'avantage par le non remplacement des roues usées qui caractérise les motos taxis. En raison de la faiblesse des infrastructures de drainage dans plusieurs zones de la commune, lors des grandes pluies, les routes peuvent rapidement se couvrir d'eau stagnante, rendant les manœuvres encore plus périlleuses. Dans ces conditions, même les motos taximen expérimentés, ont souvent du mal à garder leur équilibre lorsque la chaussée devient trop glissante rendant la moto difficile à contrôler, Le freinage est moins efficace. Face au déficit de formation de certaines motos taximen, malgré ces conditions difficile, il n'est pas rare d'observer certain moto taximen, rouler à vive allure, ne sachant pas que l'accumulation d'eau dans les nids-de-poule et les fissures des routes crée des pièges invisibles pour les motos taximen, augmentant considérablement les risques d'accident.

3.2.2.2 Visibilité réduite et difficultés de perception

Les pluies abondantes accompagnées de nuages épais ou de brouillard peuvent entraîner une réduction de la visibilité, cumulé avec la conduite en excès de vitesse motivé pas le besoin de réaliser le plus grand nombres de course, constitue des facteurs de risque majeur pour la conduite à moto taxi. Ceci s'explique par le fait que la visibilité réduite, rend difficile l'évaluation correcte des distances et la détection précoce d'obstacles, de véhicules ou de piétons présent sur la route. Dans ces conditions, le risque d'accident s'amplifie avec des non-conformités des motos taxi tels que phares des défectueux ou mal réglés et l'absence des feux de position comme observé sur la photo 29.



Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

Photo 29: moto sans feux de position

3.2.3 Circulation et densité urbaine

La croissance démographique accélérée et à une urbanisation de plus en plus dense, engendrant d'importants enjeux en termes de mobilité. En raison de la concentration de la population, de la croissance des zones commerciales, de l'urbanisation et du nombre croissant de véhicules sur les routes, la commune souffre de forts embouteillages, particulièrement aux heures de pointe 7h00-9h00 et 15h00 – 19h00, la **photo 30** qui montre l'état de la circulation a TKC a ces heures de pointe. Ces embouteillages sont exacerbés par la concentration des activités économiques, des commerces et des services dans certaines zones clés de la commune comme, Biyem-Assi, Melle, Simbock, Mvog- Beti, et Mendong pour ne citer que ceux-là où la densité de circulation est très élevée.



Source : Cliché de Mouzong Anonen Chancel, Enquête de terrain 2025.

Photo 30: circulation denses antre Mendong et TKC

Pour les motos taximen, ces embouteillages créent des conditions intéressante pour eux car à cause des embouteillages, les grands véhicules tels que les taxis sont immobiliser, les usagers dans ces conditions préfère emprunter les motos taxis car ceux-ci grâce à leurs petits gabarit et à leur agilité, se faufile entre les véhicules. Par contre la vitesse parfois excessive à laquelle ils roulent les exposent à des risques accrus de collision avec les véhicules en stationnement ou ceux qui changent de voie. Les embouteillages entraînent également une augmentation de la fatigue chez tous les conducteurs, un facteur qui influe sur leurs comportements de conduite, les incitants à adopter des pratiques imprudentes et une perte de concentration contribuant à augmenter les risques d'accident.

Le manque d'espaces de circulation dédié aux motos taxi constitue l'un des facteurs aggravant les dangers d'accidents dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. À l'inverse de nombreuses autres villes le monde (Kampala, Bouaké etc.) qui ont mis en place des voies dédiées ou des couloirs réservés pour réduire la concurrence entre les divers moyens de transport, la commune de Yaoundé 6^{ème} malgré l'importance de l'activité de moto taxi, elle ne possède aucune installation particulière visant à organiser ou à fluidifier sans risque le circulation de ces engins à deux roues. L'absence de ces infrastructures oblige les motos taxis à cohabiter sur la route avec des voitures plus grands (les autobus, taxis, camions etc.). Ce qui provoque des conflits d'espace ce qui pousse certains conducteur à adopter des comportements imprudents afin de se faufiler à travers le trafic. Sur le terrain nous avons observé que lorsque la circulation est bloquée par une file de voitures arrêtées, la grande majorité des motos-taximen se faufilent sur le flanc, parfois en dehors de la route, ce qui engendre des situations risqués et des conflits avec les piétons qui voient leurs voies prit d'assaut par des motos taxis.

Conclusion du chapitre 3

Rendue au terme de ce chapitre, il ressort que les accidents de motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème} résultent de l'interaction de plusieurs facteurs humains, sécuritaires, environnementaux et infrastructurels. L'analyse a mis en évidence la prépondérance des comportements à risque tels que le non-respect du code de la route, les excès de vitesse, les dépassements dangereux, le non-port des équipements de protection et l'insuffisance de formation à la conduite. Ces pratiques, souvent favorisées par la recherche de gains rapides et la pression concurrentielle entre conducteurs, augmentent considérablement leur exposition aux accidents. Par ailleurs, les conditions de circulation dans la commune contribuent également à l'insécurité routière. La dégradation des infrastructures routières, l'insuffisance de la signalisation, l'encombrement des voies, l'absence d'aménagements adaptés aux motos-taxis ainsi que certaines contraintes environnementales constituent autant d'éléments qui aggravent les risques d'accident. Ces différents facteurs démontrent que la sécurité des moto-taximen ne dépend pas uniquement de leurs comportements individuels, mais également de la qualité de leur environnement de travail et de l'efficacité des dispositifs de gestion urbaine. Ainsi, les résultats obtenus confirment les hypothèses selon lesquelles les accidents de motos-taxis sont le produit d'une combinaison de facteurs humains et structurels. Ils permettent de mieux comprendre les causes profondes de l'insécurité routière dans la commune de Yaoundé 6^{ème} et fournissent les bases nécessaires à l'analyse des conséquences de ces accidents ainsi qu'à la formulation de mesures de prévention et de réduction des risques, qui feront l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE 4 : CONSEQUENCES ET MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS DE MOTOTAXIS A YAOUNDE 6

L'analyse des déterminants des accidents de motos-taxis permet de mieux comprendre les mécanismes à l'origine de l'insécurité routière dans la commune de Yaoundé 6. Toutefois, la compréhension du phénomène ne saurait être complète sans l'examen de ses répercussions sur les victimes, leurs familles et la société, ainsi que des solutions susceptibles d'en réduire l'ampleur. Dans cette perspective, ce chapitre s'intéresse d'une part aux conséquences socio-économiques des accidents de motos-taxis, notamment sur la santé, les revenus et les conditions de vie des acteurs concernés. D'autre part, il présente les principales mesures de prévention et de réduction des risques pouvant être mises en œuvre par les pouvoirs publics, les conducteurs et les autres parties prenantes. Ainsi, ce chapitre contribue à l'atteinte de l'objectif général de cette recherche en proposant des pistes d'action visant à améliorer durablement la sécurité routière dans la commune de Yaoundé 6.

4.1 Conséquences socio-économiques des accidents de motos taxis

Dans la commune de Yaoundé 6^{ème} les accidents de moto taxi entraînent des conséquences non seulement sur l'accidenté lui-même mais il entraîne également des conséquences sur le plan social et économique. Pour appréhender l'ampleur véritable du phénomène et les dynamiques humaines, sociales et financières liées à ces accidents, il est crucial de comprendre ces conséquences. Cette section étudie en premier plan le profil des conducteurs affectés par les accidents et en deuxième plan il s'agit de dévoiler les effets de ces accidents, de scruter les complications sociales et les séquelles physiques que les conducteurs endurent, ensuite il sera question de mesurer les conséquences économiques qui affectent les chauffeurs de motos-taxis, les foyers, les propriétaires de motos-taxis ainsi que les instances gouvernementales.

4.1.1 Profil des conducteurs et passagers victimes d'accidents de motos taxis

Il est question ici de présenter le profil du conducteur (l'âge des conducteurs, en fonction de l'âge et le statut) le plus enclin aux accidents

4.1.1.1 Victimes d'accident de moto selon les tranches d'âges

Les données collectées et présentées au tableau 11 ci-dessous, mettent en lumière des informations essentielles concernant l'âge des victimes d'accidents dans la commune

de Yaoundé 6^{ème}. En procédant à une analyse de ce tableau, il en ressort que le groupe d'âge comprise entre 20 à 25 ans est le plus affecté impliquée dans les accidents, constituant à elle seule 28,5 % des victimes, et suivie de près par la tranche d'âge comprise entre 26 à 30 ans qui représente 19 %. Cela révèle que les jeunes adultes sont les plus vulnérables face aux accidents et ceci pourrait s'expliquer par le fait que les sont les plus enclin à la consommation des stupéfiants et les enquêtes de terrains ont également révélé que ce sont les jeune adulte qui se lance dans la conduite sans l'obtention au préalable d'un permis de conduire de catégorie A. cette catégorie représente aussi la grande partie des conducteurs de moto. A côté de ces raisons nous avons le fait que les conducteurs dans cette catégorie sont des novices dans cette activité et ne bénéficie pas de l'expérience nécessaire pour faire face au danger de la route.

Cependant, les taux sont plus bas pour les motos-taximen âgés de 31 à 35 ans et de 36 à 40 ans, soit respectivement 10 % et 7,9 %, ce qui pourrait être expliqué par le fait que dans cette catégorie, plusieurs d'entre eux sont des responsable de famille, ce qui les poussent à adopter une attitude responsable durant la conduite. Une autre raison qui explique ce faible taux d'accident est l'espérance dans la profession, la plupart de conducteurs dans cette catégorie conduise depuis plusieurs années et bénéficient de l'espérance face au danger.

Les conducteurs âgés de 41 ans et plus constituent 20 % du total, ce qui peut être expliqué par le poids de l'âge que réduit considérablement leurs reflexe, les exposant ainsi à des risques d'accidents. Tandis que ceux qui ont moins de 20 ans comptent pour 14,6 %. Ceci s'explique non seulement par le fait qu'ils sont novices mais également en raison de leurs âges, il manque d'expérience en la matière et ont un manque de connaissance relative au code de la route sans oublier le degré d'insouciance qui caractérise les êtres humains à cet âge.

Tableau 11: Répartition des victimes d'accident de moto par tranche d'âge en 6 mois

Age	Effectif	Pourcentage
Moins de 20 ans	63	14,6 %
20 - 25 ans	123	28,5 %
26 - 30 ans	82	19 %
31 - 35 ans	43	10 %
36 - 40 ans	34	7,9 %
41 ans et plus	86	20 %
Total général	431	100 %

Source : Données enquêtes, 2025.

4.1.1.2 Victimes d'accident de moto selon le statut

L'analyse des résultats présentés au tableau 12 concernant le nombre de personnes reçues à l'hôpital de Biyem Assi pour cause d'accidents de moto. La donnée collectée révèle des tendances significatives, notamment une répartition marquée entre clients et conducteurs.

Les informations recueillies montrent que 80 % des hospitalisés sont des clients. Ceci s'explique par le fait que les clients, en tant que passagers, sont souvent exposés à des accidents sans équipements de sécurité appropriés, tels que des casques, ce qui accroît leur vulnérabilité. De plus, les passagers ne sont pas souvent attentifs à ce qui se passe devant eux, ils ne sont pas au fait des difficultés que fait face le conducteur et lorsque un accident survient dans ces conditions, le passager n'a pas le temps d'anticiper le choc ou de protéger sa partie vitale. C'est ce qui explique leur surreprésentation dans les statistiques d'hospitalisation.

D'autre part, les conducteurs, constituent 20% des cas enquêtés. Bien qu'ils représentent une plus petite proportion des hospitalisés, ils sont souvent tout aussi affectés par ces accidents. Mais le faible taux de représentation est dû au fait qu'ils évitent de se rendre à l'hôpital en raison de leur situation économique précaire, qui les empêche de se permettre des soins médicaux, même en cas de blessures. Dans certains cas, ils évitent d'aller à l'hôpital de peur d'être internés et ne plus pouvoir subvenir aux dépenses quotidiennes car la grande partie de ces conducteurs de moto ne sont pas assurés. Un autre facteur qui justifie ce faible pourcentage est le fait que certains conducteurs victimes d'accidents et arborant les équipements de sécurité adéquats sont souvent protégés et s'en sortent parfois sans égratignure.

Tableau 12: Pourcentage et nombre de personnes reçues à l'hôpital de Biyem Assi pour cause d'accidents de moto en 6 mois

Statut	Effectif	Pourcentage
Client	345	80%
Conducteur	86	20%
Total général	431	100%

Source : Données enquêtes, 2025.

4.1.1.3 Répartition des conducteurs et clients victimes selon le statut

L'examen des résultats indiqués dans le tableau 13 met en évidence des éléments significatifs concernant les répercussions des accidents.

D'après les informations recueillie sur le terrain, il en ressort que 61 % des personnes blessées dans un accident de moto ont retrouvé leur état de santé ce qui s'explique par le fait que la nature des accidents ne sont pas toujours violente, parfois il s'agit des chutes causé par le mauvais état de la route, des sorties de piste par manque de vigilance, des collision mineures etc. ce qui ne cause pas des traumatisme très grave à l'organisme, la plus part des blessures sont souvent superficiels e qui explique ce taux important de guérison au bout d'un mois. Dans un autre coté les statistiques indiquent que 39 % de ces accidentés demeurent dans un état de santé non rétabli à bout d'un mois. Ce qui signifie que, même si la plupart des victimes parviennent à se remettre en un mois, une fraction importante et non négligeable, soit presque quatre individus sur dix, continue de subir les conséquences de leurs blessures. Ceci s'explique par le fait que, lorsqu'un accident de moto survient, tout le corps de la victime et exposé ce qui l'expose à des sévices corporel grave. Ce taux important de victime suscite également des inquiétudes concernant la sévérité des blessures infligées lors des accidents, suggérant que certains cas peuvent requérir un traitement prolongé ou une surveillance médicale continue. Il est très possible que 39 % des blessés qui ne récupèrent pas totalement leur santé dans ce délai que cela aient d'importantes conséquences sur leur qualité de vie, leur aptitude à retourner au travail, sur leur bien-être mental etc.

Tableau 13: Répartition des accidentés fonction de leur état de santé après 1 mois

Etat de santé	Effectif	Pourcentage
Santé non recouvrée	168	39%
Santé recouvrée	263	61%
Total général	431	100%

Source : Données enquêtes, 2025.

4.1.2 Questions sociales en lien avec l'accident chez les chauffeurs et les usagers/passagers

Nous attendons par problèmes sociaux, enjeux sociaux et les répercussions physiques que les chauffeurs ainsi que les clients/passagers rencontrent à la suite d'un accident de moto.

4.1.2.1 Enjeux sociales liées à l'accident chez les clients/passagers

Les données recueillies sur le terrain et présenté dans le tableau 14 indiquent que les clients/passagers de motos-taxis rencontrent des difficultés sociales en lien avec l'accident.

Ainsi, 58% des victimes ont recouru à d'autres personnes pour des tâches quotidiennes, ce qui est un signe clair de l'impact de l'accident sur leur autonomie. De plus, 20% des passagers ne participent plus aux activités religieuses et associatives, ce qui peut refléter un isolement social accru. Par ailleurs, 12% des victimes rencontrent des problèmes de couple, tels que des querelles entre conjoints et des dérèglements de la vie sexuelle, tandis que 10% font face à des problèmes avec des membres de leur famille, entraînant un rejet familial. Ces résultats montrent que les conséquences des accidents vont bien au-delà des blessures physiques et autres sévices corporel, mais affecte également des aspects sociaux et émotionnels de la vie de la victime. Un passager s'est exprimé à ce sujet en disant que «L'accident est une véritable malédiction, non seulement il t'arrache tout, t'enlève la joie de vivre mais aussi rend vulnérables à tous les autres problèmes de la vie quotidien. Face à toutes ces souffrances que tu endures, tu en viens parfois à penser que la mort serait mieux¹³. »

Tableau 14: Répartition en nombres et pourcentages des défis sociaux liés aux accidents chez les clients/passagers dans la commune de Yaoundé 6^{ème}

Difficultés sociales liées à l'accident chez les clients/passagers	Effectif	Pourcentage
Recours à d'autres personnes pour des tâches quotidiennes	252	58%
Non-participation aux activités religieuses et associatives	86	20%
Problème relationnel conjugal (conflits conjugaux et dysfonctionnement de la sexualité)	51	12%
Problème avec un membre de la famille (rejet familial)	42	10%
Total général	431	100%

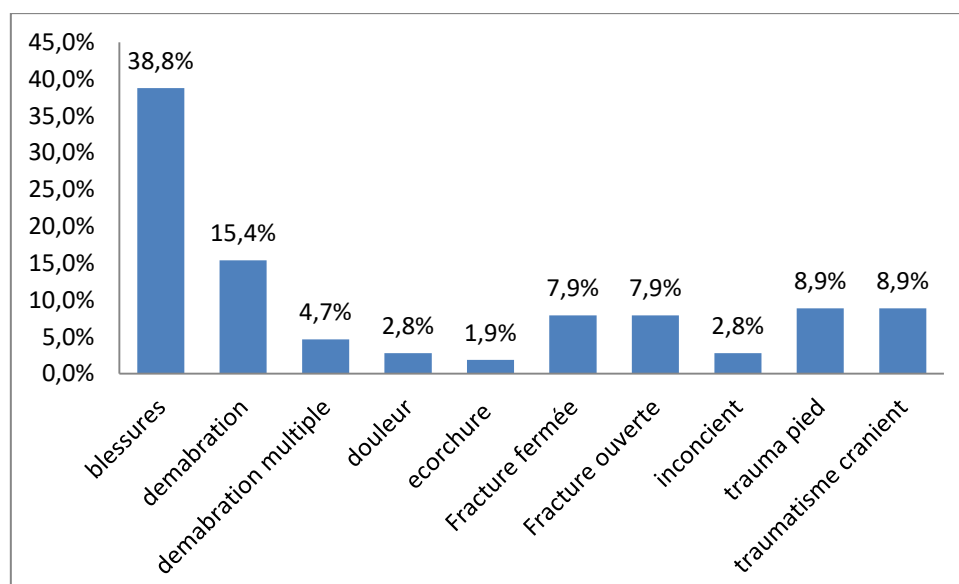
Source : Données enquêtes, 2025.

¹³ Foulam Dambadhi, moto taximan dans la commune de Yaoundé 6 âgé de 38 ans, (enquête de terrain, 2025 par Mouzong Anonen Chancel).

4.1.2.2 Conséquences physique chez les motos taximen et clients victimes d'accidents de motos taxis

L'analyse des données que nous avons recueillies à l'hôpital de district de Biyem-Assi concernant principalement les conséquences physiques des accidents de moto chez les clients/passagers révèle des impacts significatifs sur l'impact des accidents sur la santé des victimes.

En effet, La **figure 16** montre que 39 % des victimes admis souffrent de blessures, ce qui constitue la conséquence la plus fréquente ceci s'explique par le fait que le corps des personnes sur la moto se trouve souvent très exposé, ceci peu importe la gravité du choc de l'accident. La gravité des blessures causées par les accidents de moto taxi peut varier dépendamment de la nature du choc et elles requièrent dans certain cas des soins médicaux à long terme. Les 15 % de patients présentant des marques (démarcation) ou des écorchures mettent aussi en évidence des effets visuels et corporels pouvant influencer l'image de soi et le bien-être des patients mais généralement les patients victime de ses marques ne sont pas souvent internées. Les blessures au pied et les traumatismes crâniens, touchant 9 % des patients, suscitent une inquiétude particulière, car dans certaines situations, ils peuvent conduire à des complications sur le long terme comme voir la mort quand le traumatisme crânien est sujet à des complications. Qu'elles soient ouvertes ou fermées, les fractures affectent chacune 8 % des victimes. Bien que la figure 16 se focalise sur les répercussions physiques, il est important d'admettre que les conséquences des accidents ne sont pas toujours physique mais sont souvent aussi d'ordre psychologiques comme le stress post-traumatique, l'anxiété, et la dépression, ce qui est la résultante des scènes traumatisante vécues ou vus lors d'un accident. Les données recueilli soulignent la nécessité d'une prise en charge adéquate afin d'assurer aux victimes un prompt rétablissement suivi d'un soutien psychologique et des interventions sociales.



Source : Données enquêtes, Hôpital de district de Biyem Assi 2025.

Figure 16: Répartition en nombres et pourcentages des Conséquences physique liées à l'accident chez les clients/passagers dans la commune de Yaoundé

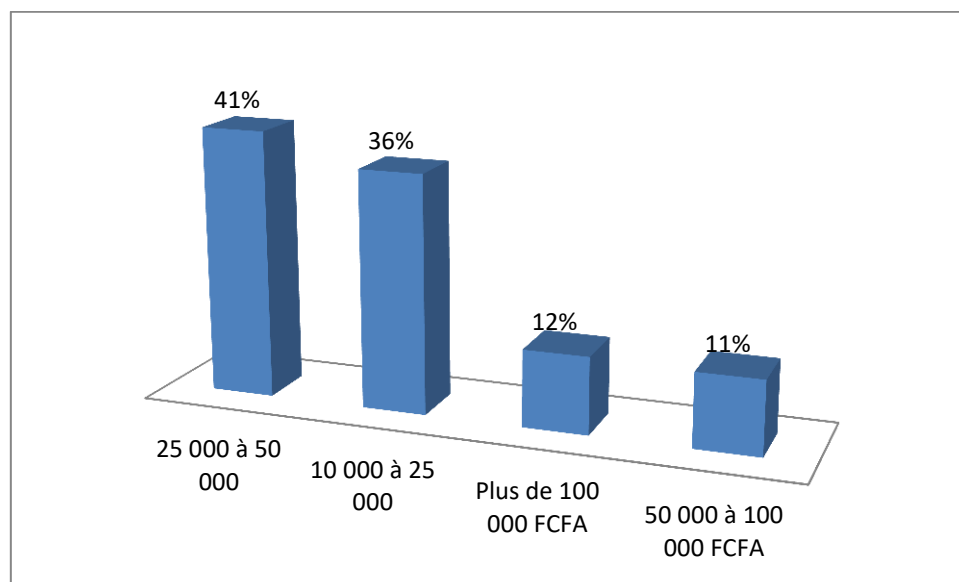
4.1.3 Impact économique des accidents de motos taxis

Cette partie aborde les conséquences économiques des incidents impliquant les chauffeurs et les clients/passagers de motos taxis. Elle s'intéresse à l'évaluation que se font les patients des couts de prise en charge suite à un accident de moto. Cette partie s'intéresse également à la personne responsable de payer les frais de la prise en charge des victimes de ces accidents.

4.1.3.1 Opinion des conducteurs de moto-taxi accidentés sur le coût de traitement

Les informations collectées à l'hôpital de Biyem-Assi (Cf. tableau 15) sur les coûts liés aux accidents de motos chez les conducteurs et les passagers indiquent des couts disparates. Dans 37% de cas d'accidentés enregistrés, le cout de prise en charge se situe dans la entre 10 000 à 25 000 FCFA, avec un éventail de soins comprenant les contusions, les blessures, les éraflures et les douleurs. Cependant, 41 % des accidentés la fourchette de prix est comprise entre 25 000 à 50 000 FCFA pour des soins lies aux blessures qui restent le type de soin le plus répandu dans cette fourchette, suivies par les démarcations et les fractures. Par contre, 11 % des cas ce situe dans les fourchettes de dépense supérieures, y compris celles de 50 000 à 100 000 FCFA et au-delà de 100 000 FCFA, indiquant des soins liés à des blessures plus sévères nécessitant des procédures médicales sophistiquées.

L'analyse de la figure 17 révèle également que la majorité de traitements se situe dans les tranches de coût les plus basses, mais souligne aussi la prévalence significative des complications qui peuvent engendrer des coûts plus élevés.



Source : Données enquêtes, 2025 (hôpital de district de Biyem-Assi).

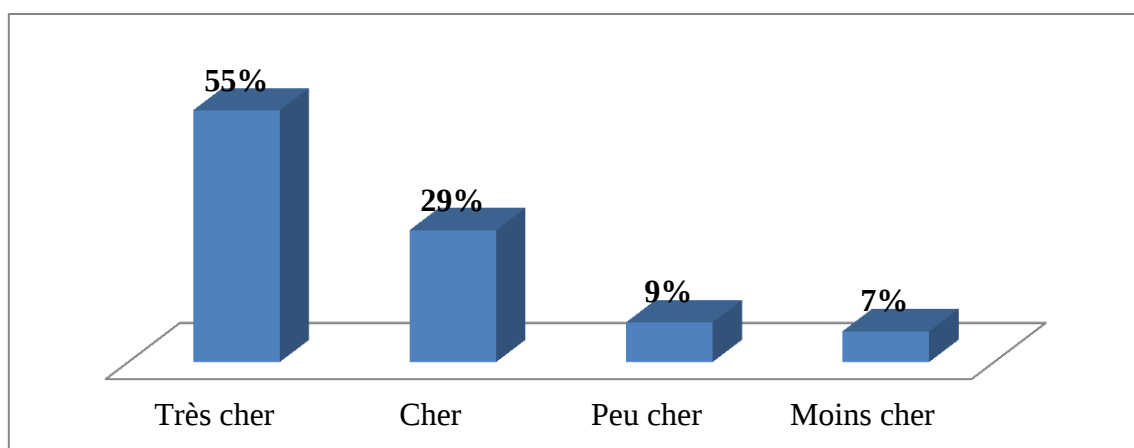
Figure 17: Coût du traitement des accidents de motos chez les conducteurs

Tableau 15: Répartitions des coûts du traitement par pathologie des accidents de motos chez les conducteurs et clients

Dépenses	Blessures	Démar- cation	Démar- cation multiple	Douleur	Ecor- chures	Fracture fermée	Fracture ouverte	Incon- scient	Trauma pied	Trau- matisme cranient	Total général
10 000 à 25 000 FCFA	15%	7%	1%	1%	1%	3%	2%	2%	2%	3%	37%
25 000 à 50 000 FCFA	16%	6%	2%	1%	1%	4%	2%	0%	5%	3%	41%
50 000 à 100 000 FCFA	4%	1%	1%	0%	0%	0%	2%	0%	1%	1%	11%
Plus de 100 000 FCFA	4%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	2%	11%
Total général	39%	15%	5%	3%	2%	8%	8%	3%	9%	9%	100%

Source : Données enquêtes, 2025 (hôpital de district de Biyem-Assi)

Les données présentées dans la figure ci-dessous (Cf. figure 18) indiquent que 55 % des conducteurs victimes considèrent le coût de leur traitement comme très cher, ce qui est dû à leur revenu journalier souvent, tandis que 29 % estiment qu'il est cher. En gros 84% des conducteurs estiment que les soins de prise en charge sont soit très chers soit chers, ceci peut s'expliquer par la non seulement la comparaison qu'ils en font avec leurs revenus journaliers mais également au fait que ces conducteurs de moto se rendent à l'hôpital uniquement lorsque l'accident est très grave ou lorsque ces accidents entraînent des complications. En revanche, une minorité de 9 % des victimes pense que le coût est peu cher, et seulement 7 % le jugent moins cher. Cette minorité est souvent due aux conducteurs de moto n'ayant pas fait l'objet d'un accident grave nécessitant des soins avancés.



Source : Données enquêtes, 2025.

Figure 18: Appréciation du coût de traitement des accidents chez victimes d'accident de moto

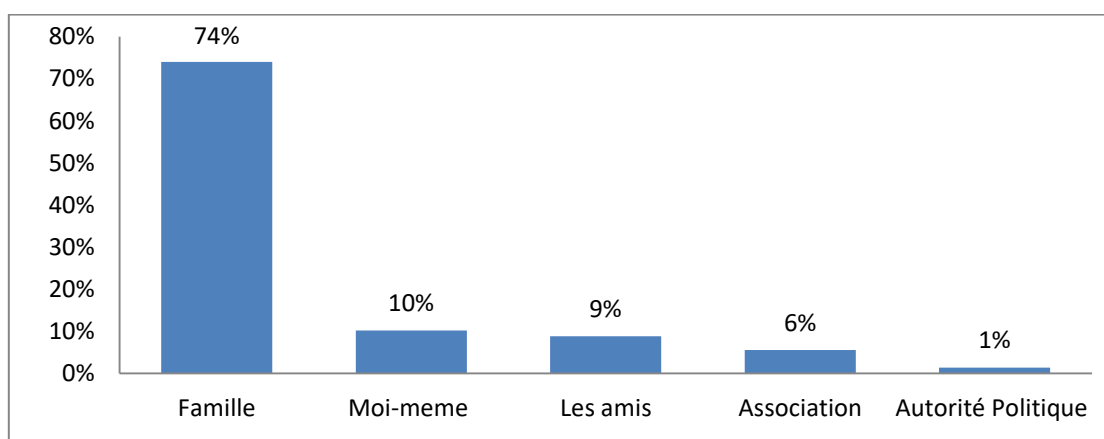
4.1.3.2 Responsable du coût de prise en charge des blessés

Cette partie apporte des précisions au sujet de qui incombe la prise en charge des victimes qu'il soit conducteur ou passager.

Les personnes responsables du paiement du coût de traitement des passagers blessés dans un accident de moto.

Les résultats de notre enquête (Cf. figure 19) montrent que les passagers de motos-taxis victimes d'un accident sont pour la grande majorité pris en charge financièrement par leur famille, ce qui compose 74 % des cas enquêtés dans cette catégorie. Certains passagers expliquent que généralement les conducteurs déclarent n'avoir pas d'argent pour payer les soins et les familles sont obligées de se mobiliser pour sortir leurs parents de danger. En revanche, les informations recueillies sur le terrain indiquent qu'aucun des passagers n'est pris en charge

par le conducteur de moto taxi lui-même, ceci s'explique aussi dû au fait que la quasi-totalité des motos- taximen ne sont pas assurée. Le reste des 26 % se répartissent entre les victimes assument elles-mêmes qui assure la prise en charge des coûts liés à leur prise en charge hospitalier tandis que 9 % dépendent de l'aide d'amis, 6 % dépendent des associations, 1 % dépendent du soutien d'une autorité politique. De façon globale, ces informations révèlent que la famille de la victime occupe une place primordiale dans le soutien financier de la victime d'accidents de motos-taxis. Les résultats de cette enquête ouvrent les champs de recherche sur l'effet émotionnel et financier que ces incidents provoquent chez les familles des victimes.



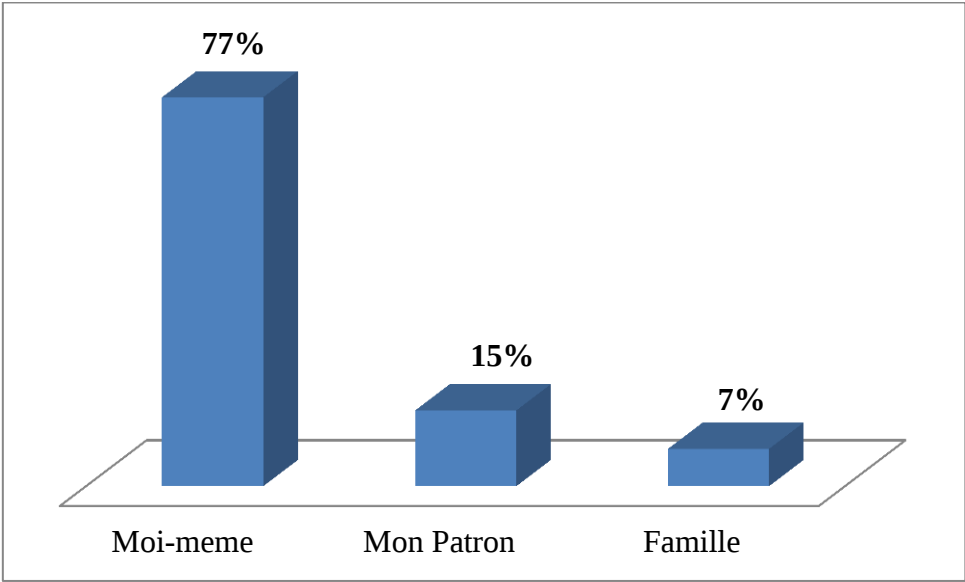
Source : Données enquêtes, 2025.

Figure 19: Répartition en pourcentage des personnes en charge du coût de traitement des passagères victimes d'accident de moto

Les personnes responsables du paiement du coût de traitement des conducteurs victimes d'accident de moto

Contrairement à leurs passager les résultats obtenus dans la commune de Yaoundé 6^{ème} (Cf. Figure 20), indique que 77 % des chauffeurs victime des accidents de motos-taxis assument personnellement leurs soins médicaux. Cependant, 15 % des frais sont pris en charge par leur employeur, ce pourcentage concerne uniquement les conducteurs employés, alors que 7 % des frais médicaux des conducteurs de moto victime d'accident sont pris par leur famille. Le fait que la plupart des conducteurs prennent en charge leurs soins eux-mêmes, démontrant une certaine indépendance financière, mais soulignant également la vulnérabilité financière en cas d'accident, et vulnérabilité s'accroît à mesure que les s'étendent dans le temps, sans pouvoir travailler, sans appui extérieure le chauffeur dans cette condition se retrouve rapidement à court d'argent. C'est ce qui explique le fait que les conducteurs de moto ne sont très souvent internée après un accident sauf en cas de force majeure. Un chauffeur a déclaré que « Se faire soigner après un accident n'est pas toujours simple, parfois

on doit recourir à des prêts ; si l'employeur est compréhensif, il t'apporte son aide. » Cette situation souligne les problèmes financiers auxquels sont confrontés les chauffeurs la grande majorité de chauffeur a la suite à un accident.



Source : Données enquêtes, 2025.
Figure 20: Répartition en pourcentage des personnes en charge du coût de traitement des conducteurs de moto taxi victimes d'accident de moto

4.1.3.3 L'Accident : Un Fardeau Financier pour les Familles

Il est à noter que 65,9% conducteurs enquêtés ne disposent pas d'assurances (cf.Tableau 16) et parmi les 34,1% des conducteurs en possession d'une police d'assurance, « nombreux ont des conducteurs de moto taxi présente des documents des assurances falsifié, et ceux qui en ont souvent souscrivent à des polices peu fiables déclare » Moussa Officier de police, ce qui fait, en cas d'accident, ces assurances déclinent fréquemment leur responsabilité et pour d'autre on se rend compte que les documents présentés sont des faux. Dans le langage courant propre à l'activité de moto taxi, ces polices d'assurances sont appelées des « assurances de police », essentiellement conçues pour échapper aux contrôles des policiers.

Tableau 16: Répartition en nombres et pourcentages des Motos taxis ayant souscrit à une assurance

Statut de la moto	Effectif	Pourcentage
Non Assurée	282	65,9%
Assurée	146	34,1%
Total général	428	100%

Source : Données enquêtes, 2025

4.1.3.4 Perte financière subie en raison des accidents de motos-taxis

La donnée collectée montre que les pertes économiques enregistrées à la suite des accidents de motos taxis sont multiples. Ces pertes touchent aussi bien les propriétaires de motos taxis c'est-à-dire les commerçant, entrepreneur, fonctionnaire etc., que conducteurs de motos taxis eux-mêmes sans oublier l'Etat et la commune de Yaoundé elle-même.

Perte économique pour les propriétaires de motos taxis liée aux accidents

Les résultats présentés au tableau 17, mettent en lumière l'impact financier significatif des accidents sur les revenus perçus par les propriétaires de moto. Comme l'indique les résultats de notre enquête, un propriétaire de motos-taxis perçoit en moyenne une recette de **3 500 FCFA** par jour pour chaque moto. Dans le cas où un cas d'accident survient et entraînant une interruption de travail de son employé (chauffeur de moto), ces pertes peuvent être très importante c'est le cas si l'interruption s'étend sur plusieurs mois. L'analyse de pertes financières en fonction de **6 mois** d'absence de travail entraîne une perte totale de **630 000 FCFA**, tandis qu'un arrêt d'un an se traduit par une perte de **1 260 000 FCFA**. L'arrêt ici peut ne pas être du a l'état de santé mais également du a l'état de la moto au lendemain de l'accident selon qui reste en panne (immobilisé) pour les durées prolongée. Ainsi pour une interruption de **2 ans**, le montant des pertes atteint **2 520 000 FCFA**. Au total, ces pertes cumulées sur une période maximale de **3 ans et 6 mois** se chiffrent à **4 410 000 FCFA**.

Tableau 17: Perte économique pour les propriétaires de motos taxis à Yaoundé 6

Recette Moyenne d'un propriétaire de motos taxis	Versement par jour pour une moto (3500 Fcfa)
Interruption de travail (conduite de moto-taxi) suite à un accident de circulation	
6 mois	630 000
1 an	1 260 000
2 ans	2 520 000
Total	4 410 000

Source : Données enquêtes, 2025.

Il arrive très souvent que certain conducteur- propriétaires de moto soient victime des accidents, dans ses cas les pertes économiques sont doublement importantes. Lorsqu'un accident survient, la perte immédiate se manifeste non seulement par l'incapacité à générer

des recettes, mais également par les frais que ceux-ci doivent dépenser pour se soigner et pour la réparation de la moto endommagée et, parfois, pour le soin du passager impliqué dans l'accident, ou pour lui-même si ce dernier est un employé. Un propriétaire de moto-taxi a exprimé son ressenti face à cette situation en disant que « En cas de survenance d'un accident, c'est une grande perte pour nous. D'abord, la moto est généralement endommagée, ce qui constitue une première perte. Ensuite, nous ne pouvons plus recevoir de recettes, c'est là la seconde perte. Et pour finir, nous sommes souvent obligés de financer les soins de l'accidenté, car c'est notre employé¹⁴. »

Perte économique pour les conducteurs employés de motos taxis à la suite des accidents de circulation à Yaoundé 6

Il en ressort de notre enquête que les conducteurs de motos-taxis subissent des lourdes pertes financières à la suite d'un accident de circulation. Le Tableau 18 présentant les bénéfices moyen journalier pour un conducteur d'une moto en condition location-vente, le tableau indique le revenu pour des contrat de location-vente permet aux conducteur de gagner 2 208,3 FCFA, par jour après avoir effectuée le versement au propriétaire, tandis que celui d'un conducteur employé ou locataire est de 3 593,8 FCFA, par jour après avoir effectuée le versement au propriétaire et celui d'un conducteur propriétaire atteint 5 471,5 FCFA., En cas d'interruption de travail de 6 mois, les pertes sont significatives au fur et mesure que l'interruption perdure : on verra donc que un conducteur en location-vente perd 397 494 FCFA en 6 mois, tandis qu'un conducteur employé ou locataire fait face à une perte de 646 883 FCFA en 6 mois, et pour un conducteur propriétaire les pertes subit seront évaluée à 984 870 FCFA. Pour une durée d'un an, ces pertes s'élèvent respectivement à 794 988 FCFA, 1 293 768 FCFA et 1 969 740 FCFA. Sur une période de 2 ans, les montants des pertes vont atteignent 1 589 976 FCFA pour les conducteurs en location-vente, 2 587 536 FCFA pour les conducteurs employés ou locataires, et 3 939 480 FCFA pour les propriétaires.

¹⁴ Andrew, 48 ans, moto taximan et propriétaire de 2 moto, Etoug Ebe, 23 Juin 2025.

Tableau 18: Perte économique pour les conducteurs de motos taxis à Yaoundé 6

Recette Moyenne d'un propriétaire de motos taxis	Bénéfice moyen journalier pour une moto (2 208,3 FCFA) pour les conducteurs en location-vente	Bénéfice moyen journalier pour une moto (3 593,8 FCFA) pour les conducteurs employés et locataires	Bénéfice moyen journalier pour une moto (5 471,5 FCFA) pour les conducteurs propriétaires de la moto
Interruption de travail (conduite de moto-taxi) suite à un accident de circulation			
6 mois	397 494	646 883	984 870
1 an	794 988	1 293 768	1 969 740
2 ans	1 589 976	2 587 536	3 939 480
Total	2 782 458	4 528 187	6 894 090

Source : Données enquêtes, 2025.

Avec de montants chiffrés nous percevons mieux la contribution financière de l'activité de moto taxi. Ce qui permet d'évaluer l'impact des accidents sur les revenus des propriétaires et des conducteurs de moto taxi. Il convient de noter que les répercussions économiques des accidents ne touchent pas uniquement les chauffeurs et les propriétaires de motos-taxis, mais elles ont également un impact sur l'État et la municipalité.

Pertes Économiques Engendrées par les Accidents de Motos-Taxis pour l'État dans la Commune de Yaoundé 6

Les accidents de motos-taxis entraînent des pertes économiques significatives pour l'État et la commune de Yaoundé 6^{ème}, l'Etat via la Direction Générale des Impôts subis des pertes financiers car un chauffeur de moto se retrouvant à la suite d'un accident de moto, dans l'incapacité d'exercer, c'est un contribuable de moins. C'est pareil pour la commune de Yaoundé 6^{ème}. Un conducteur interrogé sur la question fit cette déclaration après avoir été victime d'un accident : « En raison de cet événement, je ne suis plus en mesure de gérer les 25 000 FCFA annuel pour mon impôts, ni mes taxes auprès de la municipalité où je versais 3 000 FCFA mensuellement ». Cette situation illustre bien la manière dont un accident peut impacter la capacité des conducteurs à contribuer aux finances publiques, une contribution pouvant servir à mettre en place des infrastructures permettant de limité les risque d'accident. Un responsable du service de recouvrement de la commune de Yaoundé 6^{ème} nous confirme cette réalité : « Les motos-taxis contribuent aux recettes fiscales de la commune. Cependant,

en cas d'accident, leur capacité à payer ces taxes est gravement affectée. Cela constitue une perte directe de ressources pour l'État et les CTDs¹⁵. »

4.2 Action globale de prévention et de réduction des risque d'accidents de motos taxis

Afin de diminuer de manière pérenne les accidents impliquant les motos-taxis dans la localité de Yaoundé 6^{ème}, une stratégie préventive complète s'impose impliquant les infrastructures, la réglementation en vigueur et afin les aspects humain. Mais avant, nous procéderons à l'élaboration d'une grille d'évaluation des risques pour les mototaxis dans la commune de Yaoundé 6, cette méthode est d'abord ancré dans la réalité du terrain et basé sur des données collectées directement auprès des acteurs clés de l'activité de moto taxi. Cette grille simplifiée, qui permet d'évaluer les risques associés à la conduite des motos taximen et identifier les solutions y afférentes.

4.2.1 Mise en place d'une grille d'évaluation des risques pour les mototaxis à Yaoundé 6^{ème}

Les données ont été données collectées par l'aide de l'outil de collecte des données Kobo collecte, celles-ci ont été minutieusement analysées dans Excel afin de regrouper les principaux facteurs de risque identifiés par les motos taximen et leurs clients. Par la suite ces facteurs ont été analysée et classifier selon la fréquence et leurs gravité, parmi ces facteurs nous avons notamment :

- L'état des infrastructures routières : Les dans cette catégorie les éléments identifier sur le terrain sont : routes dégradées, des nids-de-poule, des routes étroites et des manques de signalisation comme étant des facteurs importants augmentant les risques d'accidents dans la commune de Yaoundé 6^{ème}.
- Les habitudes de conduite : dans ce facteur, les éléments qui revient le plus souvent sont : l'excès de vitesse, le manque de considération pour les autres utilisateurs de la route (piétons, autres véhicules), la consommation des stupéfiants, les mauvais déplacements ainsi que le non-respect des feux tricolores ont été repérés comme des comportements à risque élevé.
- Les menaces de violence et de vol : Les chauffeurs de taxi-moto ont également signalé qu'ils sont souvent victimes d'agressions physiques ou de vols de motos, particulièrement aux heures tardive dans des troquons dépourvus d'éclairages publique.

¹⁵ M. NGAH Olivier Serge, Chef de bureau du recouvrement de la commune de Yaoundé 6.

- Le surmenage et la fatigue des chauffeurs : Les mototaxi ont fait part du fait qu'ils sont obligés de travailler durant des longues heures pour espérer couvrir soit leurs charges personnelles ou les charges liées à la location de la moto. Ce manque de temps contribue à leur épuisement et, par extension, à une attention réduite lors de la conduite favorisant ainsi les accidents.

L'évaluation des données a donné lieu à un classement des risques basé sur leur occurrence et leur sévérité, offrant ainsi une vision précise des dangers liés au transport par mototaxi dans la commune de Yaoundé 6^{ème}.

Contextualisation et adaptation de la Grille à la Réalité Locale

L'évaluation des risques a été réalisée en considérant les particularités géographiques, sociologiques et économiques de l'arrondissement, car l'état des routes, l'état des infrastructures et les enjeux socio-économiques auxquels sont confrontés les conducteurs de motos-taxis à Yaoundé 6^{ème} ne sont pas identiques à ceux des autres communes de la ville de Yaoundé, la composition de la population n'est pas la même, et aussi nous avons des différences quant aux activités prédominantes dans les communes et autres. Il faut néanmoins relever que la commune de Yaoundé 6^{ème} est largement dominée par des quartiers résidentiels et caractérisée par des routes bitumées, des routes non bitumées et une forte urbanisation anarchique ce qui favorise le recours aux motos taxis comme principal moyen de déplacement. Il a donc fallu adapter ces caractéristiques à notre grille d'évaluation. Pour résumer, il était essentiel de prendre en compte les particularités suivantes :

- L'urbanisation rapide de certaines zones de Yaoundé 6^{ème}, qui rend difficile l'accès par voiture et complique d'avantage l'entretien et ou la mise en place des infrastructures routières, surtout dans les quartiers périphériques qui ne respectent aucun plan d'urbanisme.

- La grande densité démographique, qui engendre un trafic encombré et accentue la survenance de comportements dangereux tels que les dépassements téméraires ou l'excès de vitesse dans des zones urbanisées fortement peuplées souvent dans le souci de gagner en temps et par extension réaliser plus de courses.

- Les conditions socio-économiques difficiles dans lesquelles vivent les chauffeurs de taxi-moto, leurs contraintes de travailler pendant de longues heures dans le souci de répondre à leurs besoins ce qui pousse certains d'entre eux à être obligés de consommer des stupéfiants pour tenir et pour d'autres les longues heures sur leurs motos conduisent à la fatigue, à une baisse de

vigilance et à des comportements imprudents surtout pour ceux qui s'adonne à la consommation de stupéfiant.

- Les enjeux de sécurité, notamment dans des zones comme Mendong et Simbock, où les taxis-motos sont vulnérables aux vols de motos et aux agressions.

Ces facteurs susmentionné et bien d'autre ont été intégrés dans la grille d'évaluation des risques pour que celle-ci reflète pleinement les défis identifiés par les motos taximen lors de notre enquête de terrain et puisse servir de base solide pour des interventions de acteurs concerné par l'activité de moto taxi dans la commune de Yaoundé 6^{ème}.

Pour mener à bien cette évaluation, les instructions suivant ont été respectés :

1. Chaque ligne du tableau suivant concerne un critère particulier relatif à la sécurité des motos taximen.
2. Chaque critère se doit d'être noté sur une échelle de 1 à 5, où 1 représente un danger faible et 5 un danger très fort.
3. La colonne réservée aux remarque et mesures correctives est destinée à consigner des remarques précises ou des actions correctrices en fonction du degré de risque.

Tableau 19: Grille d'Évaluation des Risques pour les Motos taximen à Yaoundé 6

Critère	Description	Niveau de Risque (1-5)	Observations / Actions Correctives
1. Qualité des infrastructures routières	Routes non goudronnées, nids-de-poule sur la route principale menant à Simbock.	4	Réparation des nids-de-poule sur les axes principaux, goudronnage des routes secondaires de Mendong et Simbock
2. Conditions météorologiques	Pluie persistante en saison des pluies, rendant les routes glissantes et boueuses	5	Sensibiliser les motos taximen à conduire prudemment par temps de pluie et Améliorer le drainage des routes.
3. Visibilité sur la route	Mauvais éclairage des intersections, notamment à Obili, Mvog Beti Mendong et Biyem-Assi.	4	des panneaux réfléchissants dans les intersections clés et Installer un meilleur éclairage public.
4. Comportement des conducteurs	excès de vitesse dans des zones très fréquentées, certains motos taximen ne portent pas de casque et absence de panneaux de limitation de vitesse et autres signalisation verticale.	4	Instaurer des amendes pour le non-port du casque et excès de vitesse et Renforcer les contrôles de la police.
5. Présence de piétons et autres usagers	Forte présence de piétons marchant sur les routes étroites, surtout dans les quartiers de Melen, Obili, Acacia, Carrefour centre des handicapés, Simbock, Mendong Biyem-Ass	3	installer des marquages au sol pour limiter les risques de collision avec les piétons et construire des zones piétonnes sécurisées.

	etc.		
6. Densité de circulation	Embouteillages fréquents dans les zones commerciales tels que Melen, Obili, Acacia, Carrefour centre des handicapés, Simbock, Mendong Biyem-Ass etci Simbock et Mendong.	5	Construire des voies réservées pour les motos, installer des marquages au sol pour limiter les risques de collision et optimiser la gestion du trafic dans ces zones à forte densité.
7. expérience du mototaximan et Formation	70% des motos taximen n'ont pas suivi de formation officielle.	5	Mise en place d'une formation obligatoire pour tous les motos taximen avec des examens théoriques et pratiques a moindre cout.
8. État mécanique de la moto-taxi	60% des motos sont mal entretenues, avec des freins défectueux, les clignotant et feux stop absent etc.	4	Instauration de contrôles techniques obligatoires pour les motos taxi afin de vérifier la conformité des motos aux normes de sécurité.
9. Sécurisation des zones de stationnement	Moto stationnées sur voie réservé au piéton, manque de parkings sécurisés, moto volées fréquemment dans les zones commerçantes de Biyem-Assi.	5	Créer des zones de stationnement sécurisées pour les motos taximen dans les carrefours et dans les zones à forte affluence.
10. Interventions des forces de l'ordre	Manque de contrôles réguliers et souvent insuffisants, notamment dans les zones périphériques.	4	Renforcer les patrouilles mixtes (police et police municipale) dans les quartiers périphériques et organiser des contrôles routiers réguliers.
11. Risques d'agression ou de vol	Les motos taximen sont souvent attaquées a l'intérieur des quartier comme à Mvog Beti.	5	Déployer davantage de forces de sécurité dans ces zones et établir des stations de sécurité pour les motos taximen.
12. Stress et fatigue du conducteur	Les motos taximen travaillent jusqu'à 12 heures par jour sans pauses suffisantes, De nombreuses motos taximen ne respectent pas leurs horaires de repos, ce qui entraîne une fatigue excessive..	4	Sensibilisation des conducteurs à l'importance des pauses régulières et introduction de lois limitant les heures de travail pour les motos-taximen.
13. Comportement des passagers	Les passagers ne portent souvent pas de casque, ce qui augmente le risque de blessures graves en cas d'accident.	5	Mettre en place des campagnes de sensibilisation et Imposer le port du casque pour les passagers.

Source : L'auteur a partir des données de l'enquête de terrain (2025)

Les résultats de la Grille d'Évaluation des Risques pour les Motos taximen à Yaoundé 6 (Cf. Tableau 19) nous permis dans la section suivante de proposer des actions concrète qui devons être engagé en fin de réduire les risques d'accidents au sein de la Commune.

4.2.2 Mesure de prévention et de réduction des risques d'accidents de motos taxis

Afin de diminuer de manière pérenne les accidents impliquant les motos-taxis dans la localité de Yaoundé 6^{ème}, une stratégie préventive complète s'impose impliquant les infrastructures, la réglementation en vigueur et afin les aspects humain. C'est ce à quoi s'attèle cette section. Il sera question ici de présenter une série d'initiative fonction des attentes relevées sur le terrain selon les conducteurs de moto et permettent de lutter contre les accidents de la circulation de manière générale.

4.2.2.1 Renforcement de la Formation et de la Sensibilisation des Motos taximen

S'il est indéniable que les mototaxis dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 6^{ème}, constitue un pilier fondamental du transport urbain, il est aujourd'hui difficile d'ignorer qu'elle est également associée à un nombre élevé d'accidents et de risques de sécurité pour les conducteurs et leurs passagers. Les enquêtes sur le terrain indiquent que le fait que la conduite de moto taxis soit perçue comme une activité à dangerosité élevée, ceci est principalement dû au manque de formation et de connaissance des pratiques de sécurité liées à l'exercice de cette activité, cette partie explore donc les différents aspects de cette problématique et propose des solutions pratiques pour mieux encadrer et exercer cette profession cruciale pour la ville.

La nécessité d'une formation initiale structurée

La formation en ce qui concerne la pratique de l'activité de moto taxi se subdivise en deux parties à savoir la formation théorique et la formation pratique, cet aspect de la formation constitue la première étape indispensable pour réduire le nombre d'accidents sur la route. Les résultats de notre enquête indiquent la majorité des conducteurs de mototaxis apprennent à conduire de manière informelle, souvent en auto-apprentissage ou par l'aide d'un proche. Ce manque de professionnalisme dans l'acquisition des compétences de conduite constitue l'une des conséquences directes des accidents.

Où et quand est-ce que les futurs chauffeurs de moto taxi font la pratique de la conduite de moto ? S'il est fréquent de voir dans les villes du Cameroun des voitures marquées dessus « AUTO ECOLE », ce n'est pas le cas pour les motos, on ne voit jamais de « MOTO ECOLE » la question qui se pose est de savoir si nos auto-écoles dispensent également des formations pratiques aux potentiels conducteurs de moto. Les conducteurs interrogés sur cette question révèlent que les auto-écoles ne privilègent pas le permis A (certificat d'aptitude à la

conduit de moto) souvent pour bénéficier d'une formation pratique le conducteur doit venir avec sa moto au centre de formation, et pour ce qui est de l'apprentissage en situation réel le conducteur candidat pour le permis A doivent se débrouiller seule. Les autos écoles interrogé sur la question indique l'enseignement pratique de la conduite de moto s'avère être dangereux pour l'enseignant qui se voit contraint laisser les commandes à l'apprenant. Face à ce défi, il est donc crucial que les auto-écoles soient dotées des simulateurs sur lesquels les apprenants pourront s'exercer avant leurs premiers pas sur une vraie moto. Ses simulateurs pourront comporter des exercices visant à contrôler les freinages d'urgence, prévenir les accidents de collision, prévoir les dangers et aborder les virages en toute sécurité. Il serait également judicieux d'inclure des scénarios en conditions extrêmes (par exemple, conduite nocturne, freinage sous une forte pluie, etc.) ces exercices permettront aux chauffeurs à pouvoir gérer une large gamme de situations circulation intenses.

Création des centres communale de formation agréés

En raison de difficultés soulevées par les auto-écoles en matière de formation pratique de la conduite de moto, la commune de Yaoundé 6^{ème} pour assurer une formation de haut niveau gagnerait à construire des centres de formation pour moto. Ces établissements devraient disposer de simulateurs de conduite de motos contemporaines et d'enseignants compétents pour enseigner des leçons aussi bien théoriques que pratiques des prix raisonnables, afin d'empêcher que le prix de la formation ne se transforme en une barrière financière pour les chauffeurs à revenus modestes. Un pareil centre sera une référence et constituera une avancée majeure en matière de formation et de formalisation de l'activité de moto taxi.

La mise en place d'un recyclage obligatoire et régulier pour les conducteurs

En ce qui concerne la conduite, il faut noter que le paysage routier se transforme, les infrastructures subissent des modifications non négligeables, de nouvelles réglementations de circulation peuvent être instaurées et la perception des dangers doit constamment être actualisée. Un conducteur de moto taximan qui n'a pas été formé depuis plusieurs années peut dans certains cas, par exemple, ignorer les récentes évolutions du code de la route ou les changements dans l'environnement de la commune aux regards de l'augmentation de la population urbaine.

Une session de recyclage annuel obligatoire devra être imposée sur la maintenance préventive des motos, les règles de sécurité routière et les techniques de conduite défensive.

Cette formation annuelle peut être organisée par les syndicats de motos taximen, en collaboration avec les autorités locales.

L'importance des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière

La sensibilisation à la sécurité routière constitue un aspect fondamental pour toute les villes camerounaise car la moto est le moyen de transport privilégié dans celle-ci, il serait donc important de mettre sur pied un « programme de sensibilisation spéciale contre les risques d'accidents à Yaoundé 6 ». Même avec une formation initiale et un recyclage continu, les motos taximen doivent être régulièrement informées sur les comportements responsables, les conseils de sécurité et les règles à respecter. Les campagnes de sensibilisation sont importantes car elles peuvent atteindre un vaste public, celle-ci doivent être élaborées pour produire un effet durable sur les attitudes et les actions des conducteur de moto (la conduite sous l'influence de substances, le port de casque de sécurité, la vitesse excessive, la vitesse excessive etc.) Ces campagnes de sensibilisation doit refléter les réalités socioculturel de la commune en abordant les risques majeurs identifier sur certains tronçons de la commune. La sensibilisation pourrait se faire en utilisant les outils moderne comme les TIC et pourrons faire intervenir les associations des motos-taximen.

Utilisation de médias et d'outils modernes

Etant donné le caractère de l'activité, l'idéal serait de placé les messages de sensibilisation sur les enseignes publicitaire place en bordure des routes. Cela permettra aux conducteurs d'avoir accès aux informations vu que la nature de l'activité ne les permet pas d'écouter la radio quand ils sont aux commandes de leurs motos. En ce qui concerne les réseaux sociaux, les acteurs en charge de l'organisation et impliqué dans cette activité pourrais diffuser des récits des chauffeurs ayant été victime d'accident de moto, afin de mettre en évidence les risque auxquels les conducteur sont exposé en cas de non-respect du code de la route.

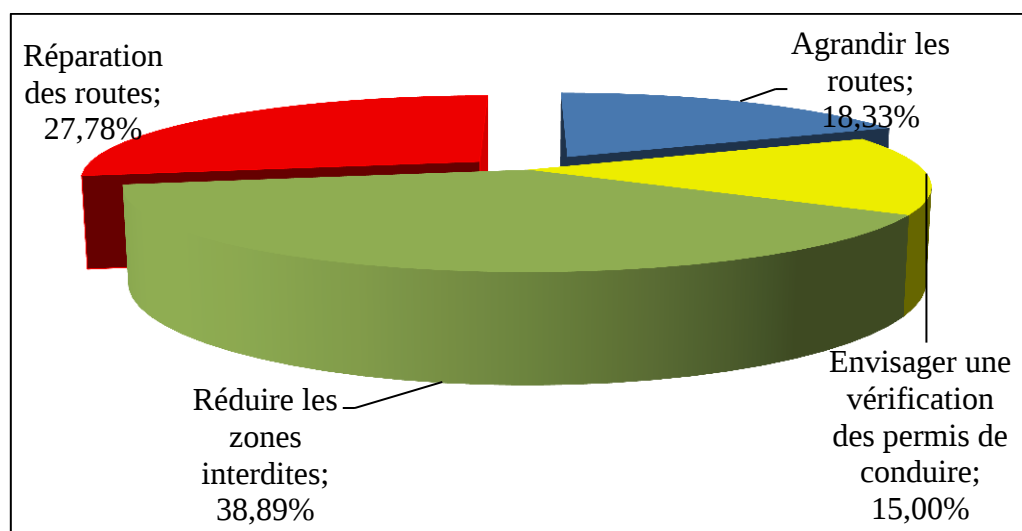
4.2.2.2 Amélioration des Infrastructures Routières et de la Signalisation

L'un des facteurs important des accidents de moto taxi dans notre zone d'étude selon les données recueilli sur le terrain, pointe du doigt la dégradation des routes et de l'absence de signalisation adéquate. Il faut noter risque d'accident augment selon l'état de la route, une route en mauvais état ou mal entretenu expose endommager les motos-taximen et les prédispose au risque de chutes, perte de contrôle etc. Cette partie met en lumière les actions

qui devront être entreprises pour permettre à la commune de se doter des infrastructures adéquates limitant les risques d'accidents de mototaxi.

4.2.2.2- a) Réhabilitation et amélioration des infrastructures routières

Les routes de la commune de Yaoundé 6^{ème}, sont pour la plus part vieille et souvent caractérisé par un manque d'entretien, ce qui fait que ces dernières ne répondent plus aux exigences des motos-taxis. La réhabilitation et la construction des nouvelle routes devient donc un impératif d'autant plus que les routes dans le temps, n'avait pas était construite pour une population aussi importante. En plus de cela l'enquête de terrain réalisé auprès des conducteurs de moto indique que 27,78% des conducteurs de moto souhaitent que les routes doivent être réparées en raison de leurs états de dégradation (cf. figure 21). Il faut noter ici que la population du Cameroun était de 17 millions selon le 3^{ème} recensement de la population (RGPH 2005), aujourd'hui cette population est estimée à 30 millions de personne, vivant majoritairement dans les villes. Au regard de ces données on peut donc conclure que la population de la commune de Yaoundé 6^{ème} a considérablement augmenté comme le montre aussi la photo 2 présentant l'évolution du tissu urbain entre les années 1987 et 2022. Ces chiffres attestant ainsi la thèse selon laquelle les infrastructures routières de Yaoundé 6^{ème} sont dépassé par le temps, il faut en construire des nouvelles.



Source : Enquête de terrain 2025.

Figure 21: Répartition par pourcentage de conducteurs de mototaxi enquêté selon leurs attentes vis-à-vis des autorités locales

- **Goudronnage des routes principales et secondaires**

Le bitumage des voies de communication devient un impératif pour la sécurité des usagers de la route, des quartiers entiers de la commune sont desservis par des routes non bitumées, rendant la circulation sur ces axes difficile et augmentant significativement les risques d'accidents et les problèmes de santé dus à l'inhalation des poussières. Des nombreux quartiers sont dans cette condition, nos multiples descentes et enquêtes dans la commune de Yaoundé 6^{ème} nous ont permis de constater les quartiers tels que Mendong, Simbock, Etoug Ebe, Biyem Assi carrefour, Melen, bien que ces quartiers soient interconnectés par des routes bitumées, et que dans certains cas, ces routes bitumées sont en mauvais état, il convient de relever que l'intérieur de ces quartiers est desservi par des routes non bitumées. Notre enquête a également révélé qu'au total, 46,11% des conducteurs souhaitent une intervention sur les voies de circulation, que ce soit pour leurs rénovations ou leur bitumage (cf. figure 17).

Un plan de réhabilitation systématique et de maintenance de ces routes est plus que nécessaire. Même si il est important de saluer les efforts de la commune de Yaoundé 6 et celui du MINHDU (cf. Photo 31) qui en Avril 2025 ont engagés les travaux de réhabilitation de certains axes de la commune de Yaoundé 6 notamment dans les quartiers comme Obili – Carrefour Biyem Assi, Etoug Ebe, Melen – Mvog Beti, Mini ferme – Melen. Il nous a été donné de constater que l'architecture de ces rénovations des axes de circulation ne prennent pas en compte la circulation des mototaxis, comme c'est le cas dans certains pays (cf. Photo 33). Pourtant ces derniers sont l'un des principaux moyens de transport des usagers dans la commune



Source : MINHDU (2025).

Photo 31: Lancement des travaux de réhabilitation de l'axe Melen-Mvog Beti par le Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain

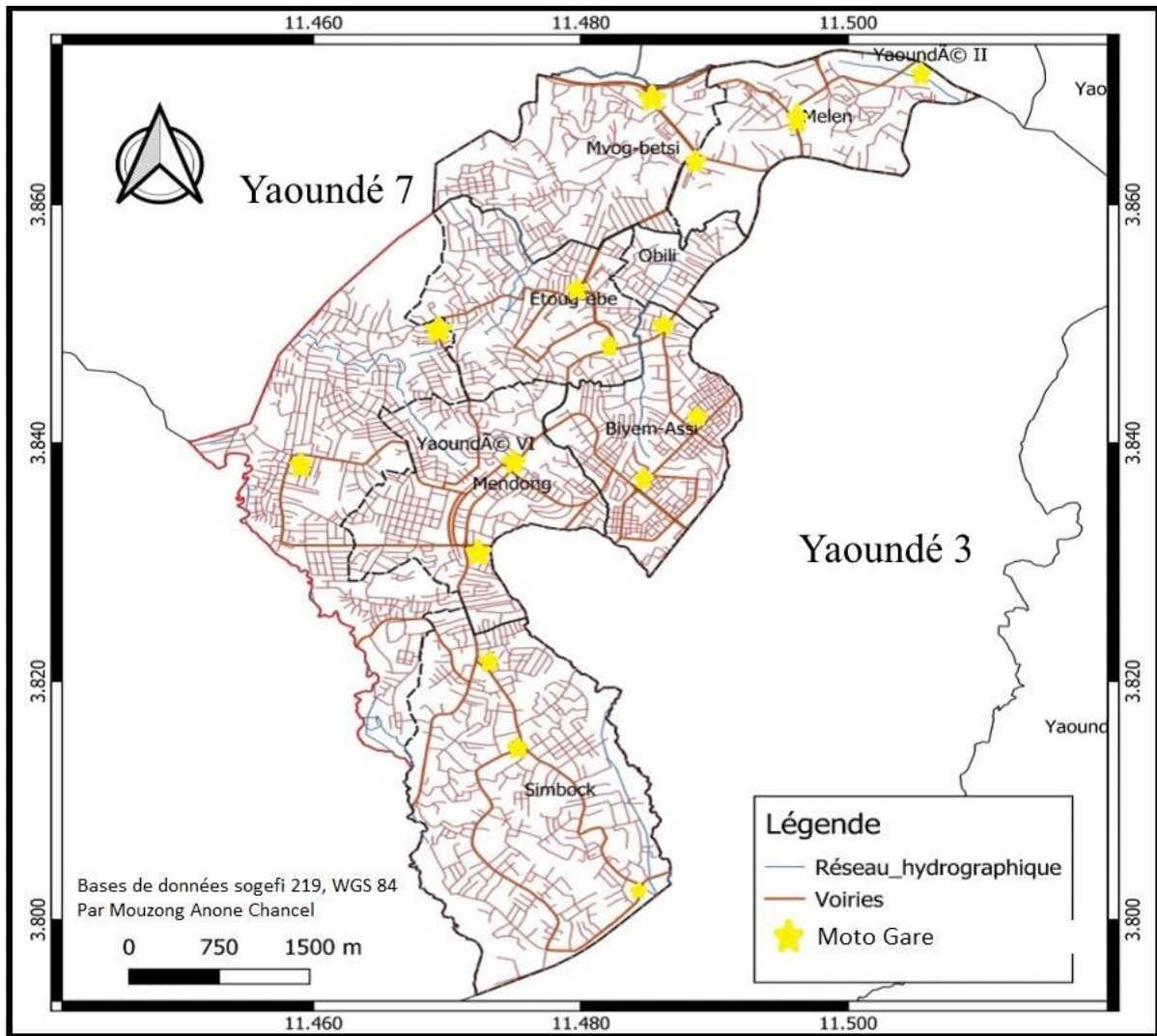
Création d'aires de stationnement motos taximen et de voie réservée à la circulation des motos

Au problème rencontré par les motos taximen lies notamment au manque d'espace dédiée au stationnement de leurs motos dans des zones densément peuplées et le manque de parkings sécurisés, ils est conseillé à la commune de construire des zones de stationnement dédiées aux motos taximen ce qui permettra à la fois de réduire ces tensions, tout en garantissant la sécurité des motos contre le vol. Il faut souligner que le manque d'espace de stationnement sécurisé pour les motos est la principale raison pour laquelle on retrouve les motos stationnées sur la chaussée dans les quartiers comme Acacia et l'entrée Simbock pourtant les constructions des Station de moto tel que c'est le cas dans d'autres pays permettrait non seulement de contenir les motos taximen en un endroit mais organiser ce secteur d'activité qui emploie beaucoup de camerounais. La commune de Yaoundé 6 pourrait aussi s'appuyer sur l'exemple de station à moto taxi construit au rond-point Nsimalen (cf. photo 32) évoqué plus haut, ce modèle pourrait être généralisé dans les quartiers à forte densité de la commune.



Source : MINDHU (2025).

Photo 32: Station de moto taxi au lieu-dit échangeur Nsimalen



Source : Bases de données Sogefi 219, WGS 84. Réalisé par Mouzong Anon Chancel.

Figure 22: Carte de distribution prévisionnelle de construction des Motos Gares dans la Commune de Yaoundé 6

D'après les résultats de notre enquête de terrain, notamment les zones de regroupement des motos, nous avons identifié 17 motos gares présentées sur la **figure 22**, la construction des motos gares à ces endroits permettrait de décongestionner les carrefours de la commune souvent obstrués par le stationnement anarchique sur le trottoir. Les motos gares contribueront à la décoration de la commune et permettront également de professionnaliser l'activité de moto taxi.



Source: Shanghai Yuan, Shandong University, China.

Photo 33: Voie de circulation réservée uniquement aux motos en Chine

La lutte contre les accidents de la circulation passe également par la mise sur pied des infrastructures adéquates permettant d'intégrer la notion de risque et de vulnérabilité. Au regard des multiples avis recueilli sur le terrain, il est conseillé à la commune de reconnaître l'utilité de la moto taxi dans les stratégies de mobilité urbaine et de construire des voies uniquement pour la circulation de ceux-ci mais aussi cette marque d'attention contribuerait à l'embellissement de la commune et permettrait d'offrir au conducteur un sentiment de reconnaissance de leur métier, ce qui faciliterait la formalisation de celui-ci.

En Malaisie, les routes exclusivement réservées à la circulation ont contribué à réduire les accidents de circulation par moto de 39%. Sur la **Photo 34** nous avons un excellent exemple de la prise en compte des motos dans la circulation, on peut voir une partie de la route entièrement réservée aux motos, un excellent exemple à copier pour la commune de Yaoundé 6^{ème}.

4.2.2.2- b) Amélioration de la signalisation routière

Très souvent négligé dans les villes du Cameroun, la signalisation routière adéquate est indispensable pour assurer la protection des usagers de la voie publique surtout pour les motocyclistes et taxis sur la route. La commune de Yaoundé 6^{ème}, à l'image de ses communes sœurs du même département est caractérisée par le manque de signalisation adéquate dans de

nombreuses zones de circulation ce qui contribue à la désorganisation sur les routes, ce qui complique la prise de décisions lors de situations dangereuses.

- **Installation de panneaux de signalisation clairs et visibles**

La plupart des routes de la commune de Yaoundé 6^{ème} sont vieilles. C'est cette année que le gouvernement et les communes de la ville Yaoundé ont engagé les réparations et les rénovations de la chaussée sur certains tronçons de la capitale. Dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, sur les tronçons qui ont été rénovés aucun panneau de signalisation n'a été installé, à croire que la signalisation routière ne semble pas être une priorité sur ces voies de circulation. La commune devra donc doter ses routes de panneaux de signalisation afin de protéger usagers des voies de circulation et réduire les risques d'accident. Ces panneaux doivent inclure des indications des zones de danger, de vitesse, des panneaux de priorité, des passages piétons, ainsi que des signalisations sur les stations de mototaxis. Un autre aspect est le fait que ces panneaux doivent comporter des bandes réfléchissantes permettant aux usagers de les identifier durant les conditions de faible visibilité.

- **Marquages au sol pour délimiter les voies et les espaces de circulation**

La signalisation horizontale doit être mise en place non seulement pour délimiter les voies de circulation mais aussi pour délimiter les voies exclusivement réservées aux motos taximen, ainsi que les zones de stationnement. Ce marquage au sol permettra d'organiser la circulation en déterminant les zones de circulation des différents types de véhicules réduisant ainsi la confusion et les accidents. Même si c'est vrai que la ville de Yaoundé possède des routes dotées des marquages au sol, il faut noter qu'il s'agit principalement des communes de Yaoundé 1, 2 et 5^{ème}. En ce qui concerne notre commune d'étude spécialement les zones de prolifération de l'activité de moto taxi, l'enquête de terrain révèle une absence quasi-totale de marquage au sol.



Source : Mouzong Anonen Chancel

Photo 34: Route avec marquage au sol, Brazzaville-Congo

A l'air des nouvelles technologies ou le monde est devenu un village planétaire, la commune de Yaoundé 6^{ème} devrait s'inspirer des voies de circulation dans les autres pays comme au Congo Brazzaville (Cf. **Photo 34**) où les marquages au sol permettent de rendre les limites de la chaussée visible évitant ainsi les conflits entre les automobilistes et les piétons, sur la même image nous pouvons observer une inconformité (l'absence de séparation des voies), en copiant la commune de Yaoundé 6^{ème} pourrais améliorer en marquant les séparations entre les voies et mieux encore identifier des voies réservées exclusivement à la circulation des motos comme c'est le cas dans certains pays comme la Malaisie (Cf. **Photo 35**), cette méthode permet de fluidité du trafic et à une réduction des risques de collisions.

Planche 9: Signalisation



Photo 36: (a) Signalisation verticale en Malaisie



Photo 35: (b) Signalisation horizontale en Malaisie

Source: Malaysian Institute of Road Safety Research (MIROS).

- **Sécurisation des zones sensibles et amélioration de l'éclairage public**

En matière de sécurisation des voies des communications contre les agressions et le vol des motos, l'éclairage public joue un rôle essentiel, non seulement dans la protection des personnes mais contribue à l'amélioration de la visibilité nocturne pour les conducteurs de moto taxi leurs permettant d'éviter les obstacles et de mieux repérer les panneaux la signalisation routière (verticale et horizontale). L'installation de l'éclairage public et des réflecteurs dans les zones à risque et ou des quartiers à forte intensité de circulation tels que : Melen, Biyem Assi, Mendong, Obili Carrefour, Mvog Beti et Etoug Ebe, permettre de réduire considérablement les risques d'accident.

4.2.2.3 Contrôles et Sanctions des Infractions

Le contrôle et les sanctions des motos-taximen et leurs motos ne se fait pas systématique, les acte de corruption et alors l'objet final des contrôle réalisé ne sont pas pour la plus part de temps connu des conducteurs de moto taxi. Les conducteurs de moto taxis doivent être sensibilisés dès leurs entrées dans l'activité (dès l'obtention de leurs numéros d'identification communale), tout en leurs faisant signer la fiche d'engagement à respecter les mesures de protection édicté par les autorités compétentes en la matière. Cette sensibilisation sur la tenue des contrôle réguliers et la mise en place des sanctions y affèrent, permet au conducteurs de moto de comprendre l'organisation de l'activité dans laquelle il se lance. En ce qui concerne les contrôle eux même, les point suivant doivent être surveillée.

- Vérification technique de l'état des motos (freins, pneus, phares, clignotants etc.).
- Vérification du respect des équipements de sécurité notamment port du casque, des chaussures ferme, du gilet réfléchissant etc.
- Contrôle de la carte professionnelle du taximan et de la légitimité des permis de conduire.
- S'assurer que la moto dispose d'une assurance automobile valide et de leur immatriculation.

Ces vérifications doivent être effectué par la police municipale qui eux seront formera cet effet

Conclusion Chapitre 4

Il apparaît que les accidents de motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème} engendrent des conséquences multiples qui dépassent le cadre strict de la sécurité routière. L'analyse a mis en évidence l'importance des préjudices physiques, psychologiques, sociaux et économiques subis par les conducteurs, les passagers ainsi que leurs familles. Les blessures, les incapacités temporaires ou permanentes, les dépenses médicales élevées et les pertes de revenus constituent autant de difficultés qui fragilisent davantage des populations déjà confrontées à des conditions de vie précaires. Face à ces conséquences, plusieurs mesures de prévention et de réduction des risques ont été proposées. Celles-ci reposent notamment sur le renforcement de l'application de la réglementation en vigueur, l'amélioration des infrastructures routières, la mise en place de stations adaptées aux motos-taxis, le développement de programmes de formation et de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que l'implication accrue des collectivités territoriales, des forces de l'ordre, des associations professionnelles et des usagers. La réussite de ces actions nécessite une approche intégrée associant l'ensemble des acteurs concernés afin de promouvoir une mobilité urbaine plus sûre et plus durable.

Ainsi, l'étude des conséquences des accidents et des stratégies de prévention confirme que la réduction de l'insécurité routière liée aux motos-taxis exige des interventions à la fois comportementales, institutionnelles et infrastructurelles. Les résultats obtenus permettent non seulement de mieux appréhender l'ampleur du phénomène dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, mais également de proposer des solutions adaptées susceptibles de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière et du bien-être des populations.

CONCLUSION GENERALE

La présente recherche avait pour objectif principal d'analyser les facteurs qui influencent le risque d'accidents de motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6 et d'identifier les mesures susceptibles de contribuer à leur réduction. Cette problématique s'inscrit dans un contexte marqué par la place grandissante qu'occupent les motos-taxis dans la mobilité urbaine camerounaise, en raison des insuffisances du transport public conventionnel et de l'extension rapide des espaces urbains. Si ce mode de transport constitue aujourd'hui une solution incontournable pour de nombreux habitants, il est également à l'origine d'importants défis en matière de sécurité routière. Pour répondre à la question centrale de recherche, une démarche hypothético-déductive a été adoptée, reposant sur une combinaison d'enquêtes de terrain, d'observations directes, d'entretiens semi-structurés, de focus groups, de questionnaires et d'analyses documentaires. Cette approche a permis de recueillir des informations quantitatives et qualitatives sur les conducteurs de motos-taxis, leur environnement d'exercice ainsi que les conséquences des accidents dans la commune de Yaoundé 6^{ème}. Les résultats obtenus montrent que les accidents de motos-taxis sont le produit d'une interaction complexe entre des facteurs humains, socio-économiques, institutionnels et environnementaux. Les comportements à risque tels que l'excès de vitesse, le non-respect du code de la route, le défaut de port des équipements de protection, l'insuffisance de formation à la conduite et la faible détention du permis de conduire constituent des facteurs majeurs d'accident. À ces éléments s'ajoutent des facteurs structurels tels que la dégradation des infrastructures routières, l'insuffisance de la signalisation, l'encombrement des voies de circulation et l'absence d'aménagements adaptés aux motos-taxis. Les hypothèses formulées au début de cette recherche sont ainsi globalement confirmées. L'étude révèle également que les conséquences des accidents sont particulièrement lourdes pour les conducteurs, les passagers et leurs familles. Au-delà des blessures physiques et des incapacités temporaires ou permanentes, les victimes doivent faire face à des dépenses médicales souvent élevées, à des pertes de revenus importantes ainsi qu'à diverses difficultés sociales et familiales. Ces effets contribuent à accentuer la précarité économique des ménages concernés et constituent un véritable enjeu de santé publique pour la commune de Yaoundé 6^{ème}. Au regard des résultats obtenus, il apparaît indispensable de renforcer l'application des textes réglementaires existants, d'améliorer l'état des infrastructures routières, de développer des programmes permanents de formation et de sensibilisation des conducteurs, d'encourager la souscription

aux assurances et de créer des espaces de stationnement adaptés aux motos-taxis. La mise en œuvre de ces mesures nécessite une collaboration étroite entre l'État, les collectivités territoriales, les forces de maintien de l'ordre, les organisations de la société civile et les conducteurs eux-mêmes. Sur le plan scientifique, ce travail contribue à combler un déficit de connaissances concernant la problématique spécifique des motos-taxis dans la commune de Yaoundé 6^{ème}, une zone encore peu explorée par la littérature existante. Il met à la disposition des décideurs publics, des collectivités territoriales décentralisées, des organisations professionnelles et des acteurs de la sécurité routière des données susceptibles d'orienter les politiques de prévention et d'amélioration de la mobilité urbaine.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES ET RAPPORTS

Amougou Mbarga, A. B. (2010). Le phénomène des mototaxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : Une approche par les « cultural Studies », *Anthropologie et Sociétés*, Vol.34, n°1, 55-73. Disponible sur : 10.7202/044196.

Banque Mondiale et OMS. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation. 2004.

Banque Mondiale, (2004). Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Pauvreté et mobilité urbaine dans la ville de Douala, rapport final SSATP N°09/04/Dla.

Banque Mondiale. (2009) Road research. The newsletter of the Road Traffic Injuries Research Network.

Barjonnet P-E et Cauzard Jean Pierre (1982). Besoins de mobilité et de demande de sécurité, ONSER.

Baumol, W. J. and W. E. Oates (1988). The theory of environmental policy, Cambridge University Press,

Brenac T. (1995). Aménagement des routes et sécurité. In: Projet de recherche sur les politiques intégrées de sécurité routière : Eléments de base pour un cours de sécurité routière, tomr1, Muhlrads N. éditeur. Rapport de convention INRETS/DSCR n° 92-41029, INRET, Arcueil.

Maldonado et J. Gasarian. (1998) secteur informel: fonctions macro-économiques et politiques gouvernementales: le cas du niger. OIT, Département du développement des entreprises et des coopératives.

Communauté Urbaine de Douala. (2008) Rapport de la mise en place de l'observatoire des transports urbains. OTU.

DjoudaDjouda, Y. B. (2014). Les jeunes benskineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'État, *Autrepart*, vol.3, n° 71, 97-117. Doi : 10.3917/autr.071.0097.

Fabrice Bertholet et al. (2004). Le secteur des transports routiers au Sénégal.

Gabriel Alexis Sobgui. (1976). Planification économique et projections spatiales au Cameroun

Gérard MIQUEL (2002). Rapport d'information fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur la recherche en sécurité routière déposé au SENA Français le 23 Octobre 2002.

Gerard WILDE (1986). « Beyond the concept of risk homeostasis, suggestions for research and application towards the prevention of accidents and lifetime related disease », accident analysis and prevention, vol. 18, pp. 377-401.

Hanemann, W.M. (1984), Welfare evaluation in contingent valuation experiments with discrete responses, American journal of agricultural economics, 66, 332 – 341.

Hubert Ngabmen. (2002) Les transports routiers au Cameroun volume II, ALPHA PRINT, recueil de textes, institut des transports et stratégies de développement. p. 185.

INS. (2001), Deuxième enquête Camerounaise auprès des ménages. Pauvreté et marche du travail au Cameroun.

INS. (2005), Enquête sur l'emploi et le secteur informel au Cameroun, phase 1 : enquête sur l'emploi, rapport principal 93p.

Jean Longate et Pascal Vanhove. (2001) Economie générale. Dunod.

Mäler, K. G., (1974), Environmental economics a theoretical inquiry, Johns Hopkins University press, Baltimore.

Ngoumbe Zacharie et al. (2003) Mintrasport, Prise en compte des données spécifiques de sécurité routière dans la construction des routes africaines par l'exploitation du bulletin d'analyse des accidents de la circulation: cas du Cameroun.

Nicole Muhlad. (1998) Sécurité des transports collectifs urbains : implication institutionnelles. Acte de CODATU VIII, le cap.

Nicole Muhlad. (2006) Système de gestion de la sécurité routière. Une méthode de diagnostique, adaptable aux pays à faibles ou moyens revenus. SITRASS, LET-ISH INRETS.

OMS. La route du futur (2005) Bulletin n° 05 sur la sécurité routière.

Ongolo Zogo Valérie(2008) Quel modèle de concession des réseaux de transport dans les capitales africaines. CIFAL: Session de Formation sur la Gestion de la Mobilité

Ongolo Zogo Valérie. (2002) Privatisation des infrastructures: Méthodes et Perspectives. Analyse économique de la privatisation des infrastructures de transport: L'exemple du réseau ferroviaire au Cameroun. 11

Patrick Develtere. (2000) Exclusion sociale, secteur informel et l'économie sociale Le courrier ACP-UE, N° 178 P.68 – 70.

Peden M. et al (2004). eds. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Genève, Organisation mondiale de la Santé.

Ronald Coase. (1960) «The problem of social cost», Journal of Law and economics. 3, 1 - 4

Stuart Cole. (2005) Third Edition. Applied Transport Economic. Policy, Management and Décision Making.

George, P., & Verger, F. (Eds.).*Dictionnaire de la géographie* (10^e éd.). Quadrige PUF

REVUES ET ARTICLES

Alioum, I. (2015). Les acteurs du secteur informel en Afrique : nouvelles figures, économie de la solidarité et transformations socio-urbaines au Cameroun, 15 p. Disponible sur : <https://www.iea-nantes.fr/rtefiles/File/Ateliers/20150325-Informal%20Work/alioum-idrissou.pdf> (Consulté le 05/10/2018).

Agossou Noukpo,S.A.(2003). La diffusion des innovation : l'exemple des zemijan dans l'espace beninois, cahiers de geographie du Quebec, 47 (130) :101-120.

Amougou Mbarga, A. B. (2010). Le phénomène des mototaxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : Une approche par les « cultural Studies », Anthropologie et Sociétés, Vol.34, n°1, 55-73. Disponible sur : 10.7202/044196.

Amougou, M. P. (2021). Promotion des valeurs civiques et participation au développement : Analyse de l'activité de transport par moto dans la ville de Yaoundé au Cameroun. Revue Langues, cultures et sociétés, 7(1), 108-116

Bertrand Gaufryau (1988). Les politiques envers le secteur informel: analyse institutionnelle République du Congo. Document de recherche S-INF-1-10

BIKOÏ SAKEO A. (1998), Le Phénomène « moto taxi » à Garoua : laisser faire, répression ou réglementation, Cameroun Tribune n°4283.

Briod, P. (2011). Les Zemidjans de Cotonou, un obstacle à une mobilité urbaine plus durable ? Cotonou face à la contrainte énergétique et environnementale. In, I. Milbert (Éd.), Politique urbaine et écologie. Hiver 201, 1-22., Genève : Institut des Hautes Etudes Internationales et du Développement

C.T. (LDDLR) (2006), Motos taxis : hors-la-loi et intouchables, Cameroun -Tribune n°8634 du 05/07, Yaoundé : 9-11.

Direction de la sécurité et de la prévention routière, « Sécurité routière, les grandes données de l'accidentologie 2005 », la grande ARCHE, septembre 2006

DjoudaDjouda, Y. B. (2014). Les jeunes benskiners au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'État, Autrepart, vol.3, n° 71, 97-117. Disponible sur : doi : 10.3917/autr.071.0097

Djoyum B.O. (2006), Mimboman : les motos taxis chassent les « clando », Yaoundé, in Cameroun Tribune, n°8698/4897 du 05 /10 : 27.

Dorothée Ndoumbé (2009). La grogne des motos taxis du Cameroun. Hostiles aux projets de réglementation du gouvernement. Art n°16056. 2P

Fodouop Kengne. (1985). Les transports « clandestins » autour de Yaoundé. Cahiers d'outre-mer. N° 150 – 38e. Pp. 175-195.

Godard, X. (2002). Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara. Le temps de lla débrouille et du désordre inventif, Paris, Karthala.

Joseph Keutcheu, « Le « fléau des motos-taxis » », Cahiers d'études africaines, 219 | 2015, 509-534

Léonie Djike Dongmo, Entretien et réhabilitation du réseau routier au Cameroun : mythe ou réalité, Nkafu Policy Institute, Denis & Lenora Foretia Foundation, décembre 2016, disponible sur : <https://www.foretiafoundation.org/wp-content/uploads/2016/12/Reseau-Routier-Cameroun.pdf> (consulté le 20 juillet 2025).

Ministère des transports. Décret n° 2008/3447/PM du 31 Décembre 2008 portant sur les conditions d'exploitation des motocycles à titre onéreux. Cameroun tribune du 06 Janvier 2009. Page 10

Ministère des transports. Décret n° 95/650/Pm du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles affectés au transport public des personnes sur le territoire national

Muhlrad, N. (2002). Sécurité routière dans les pays à faibles et moyens revenus. Annales des Ponts et Chaussées, 2002. [https://doi.org/10.1016/S0152-9668\(02\)80008-0](https://doi.org/10.1016/S0152-9668(02)80008-0)

MVONDO C. (2006), Mototaxis : le problème reste entier à Yaoundé, in La Nouvelle Expression, Camer.be, du 08 août 2006.

Ngaroua, Mbo, A. J., Aidego, A. M., Djibrilla, Y., & Eloundou, N. J. (2016). Les fractures dues aux accidents de la voie publique à l'hôpital régional de Ngaoundéré (Cameroun), Health Sci. Di, Vol 17, n° 3 July-August-September, 1-28. Disponible sur : www.hsd-fmsb.org

OMS (2005) Bulletin n°05 de l'Organisation Mondiale de la Santé sur la sécurité routière

Ouyi, B. (2016). Le secteur informel, une solution au problème d'emploi ? Les leçons d'une étude empirique auprès des conducteurs de taxi-motos, Revue Cames, n° 5, 14 p. Disponible sur <http://publication.lecames.org/index.php/hum/article/viewFile/567/38>

Yves Croissant et Patricia Vornetti. Etat, marché et concurrence. Les motifs de l'intervention publique. Cahier Français n° 313.

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

MEMOIRES

Abessolo Mengounou, L. B. (2023). Stratégies d'intervention et lutte contre le désordre urbain chez les conducteurs de mototaxis à Yaoundé. Université de Yaoundé I. <https://hdl.handle.net/20.500.12177/11268>

Boco, J. C. (2015). Initiative de l'agence béninoise de l'environnement sur les taxis motos à Cotonou : analyse et possibilités d'une redéfinition de la communication pour le développement durable, Thèse de doctorat, Montréal, Québec, Canada : Université du Québec à Montréal.

Djiepmo, N. and Guy, R., (2008). The Challenges of Road Safety in Urban Areas in Cameroon: The Case of Motorbike Taxis in Yaoundé. Mémoire de Master Economie des Transports et Logistique des Échanges, Université de Yaoundé, Yaoundé

Estandie, D. R. P. (2008). Réflexion sur la formation du motard et ses limites. Université Aix-Marseille I – Licence III Option Sécurité Routière.

Kaffo, C., Kamdem, P., Tatsabong, B., & Diebo, L. M. (2007). L'intégration des « mototaxis » 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, Yaoundé : Institut National de la Cartographie – Université de Paris XIII (CRESC) Université de Dschang (FLSH). Disponible sur : <http://www.sifree.org/static/uploaded/Files/ressources/contenu-ecole/douala/volet-2/1 Smoura exercice.pdf>

Kalieu, C. (2016). Surgissement, prolifération et intégration des mototaxis dans les villes camerounaises : Les exemples de Douala et Bafoussam. Brest, Bretagne Loire, France, Thèse de doctorat, Université de Bretagne Occidentale, Mention : Urbanisme -Aménagement du territoire. Université de Bretagne Loire. Disponible sur : <https://www.theses.fr/2016BRES0078.pdf>

Sahabana, M. (2006). Les mototaxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable, ENTPE, Laboratoire d'Economie des Transports. Lyon : Université Lyon 2 – CNRS, 14p. Disponible sur : www.euromedina.org/bibliotheque_fichiers/VC_Auf_TexteSahabana.pdf

TEXTES JURIDIQUE

Loi N°96/07 du 8 avril 1996 relative à la protection du patrimoine routier national, compléter d'une part par le décret N°2008/3447/PM/ du 31 Décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation de motocycles à titre onéreux

Décret n°99/724/PM du 25 aout 1990 portant création du comité national de sécurité routière

Décret n°2005/155 du 09 mai 2005 portant création, organisation et fonctionnement du conseil national de la route

L'Arrêté N°011/A/MINT du 23 février 1998 Portant règlementation de la visite technique des véhicules

REFERENCES ELECTRONIQUES

[http://www.yaounde.cm/commune d'arrondissement](http://www.yaounde.cm/commune-d'arrondissement) consulté le 03/05/2023.

<http://publication.lecames.org/index.php/hum/article/view/567> : (Consulté le 07 mars 2025)

<http://www.siffee.org/static/uploaded/Files/ressources/contenu-ecole/douala/volet-2/1Smouraexercice.pdf> (Consulté le 07/03/2025).

[www.euromedina.org/bibliotheque fichiers/VC Auf TexteSahabana.pdf](http://www.euromedina.org/bibliotheque_fichiers/VC_Auf_TexteSahabana.pdf) (Consulté le 07 mars 2025)

<https://www.foretiafoundation.org/wp-content/uploads/2016/12/Reseau-Routier-Cameroun.pdf> (consulté le 20 juillet 2025).

<https://www.investiraucameroun.com/gestion-publique/2606-23536-brt-de-douala-820-millions-fcfa-pour-integrer-les-motos-taxis-au-futur-reseau> (consulté 9 janvier 2026)

https://www.lerepairedesmotards.com/actualites/2014/actu_140409-permis-conduire-taxis-motos-cameroun.php (consulté le 2 juillet 2025).

<https://bougna.net/2022/09/05/auto/a-kribi-guy-emmanuel-sabikanda-le-maire-de-la-ville-offre-500-casques-aux-moto-taxis/> (consulté le 18 juillet 2025)

<https://www.ssatp.org/fr/news-events/du-risque-la-resilience-feuille-de-route-pratique-pour-rendre-les-motos-taxis-plus> (consulté le 30 janvier 2026).

Resumes des rapports d'analyses thématiques consulté sur [https://ireda.cepel.org/.inventaire/ressources/cmr-2005-rec TOME.15 resume analyses.pdf](https://ireda.cepel.org/.inventaire/ressources/cmr-2005-rec_TOME.15_resume_analyses.pdf) le 02 septembre 2025

Yaoundé VI- Wikipédia consulté sur [https://fr.wikipedia.org/wiki/Yaoundé VI](https://fr.wikipedia.org/wiki/Yaoundé_VI) le 05 septembre 2025

<https://information.tv5monde.com/afrique/au-cameroun-lapprentissage-des-langues-maternelles-lecole-est-un-gage-de-reussite-2739696#:~:text=Entre%202000%20et%202024%2C%20le,%C3%A0%2088%25%20en%20zone%20urbaine.> Consulté le 25 septembre 2025

<https://ecomatin.net/cameroun-face-a-un-taux-de-chomage-de-74-le-ministre-de-lemploi-plaide-pour-une-hausse-du-budget.> Consulté le 23 septembre 2025

ANNEXES

Annexe 1: Autorisation de Recherche

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Républik Cameroon
UNIVERSITE D'EBOLOWA
FACULTE DES ARTS, LETTRES ET
SCIENCES HUMAINES



REPUBLIC OF CAMEROON
Républik Cameroon
THE UNIVERSITY OF EBOLOWA
THE FACULTY OF ARTS, LETTERS
AND SOCIAL SCIENCES

17.0355 / 1.16/D/FAUS/NDRC/D/TV

AUTORISATION DE RECHERCHE

Je soussigné Pr Roger Bernard ONOMO ETABA, Doyen de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université d'Ebolowa, atteste que l'étudiant MOUZONG ANONEN CHANCEL, régulièrement inscrit en Master 2 au Département de Géographie et Etudes d'Impact (GEI), option « Marginalité et stratégies de développement », matricule GEI20-036, mène des recherches en vue de la rédaction de son mémoire sur le thème: « *Conduite de moto et risques d'accidents dans la commune de Yaoundé VI* ».

Pour qu'elle soit objective et utile, une telle recherche doit se faire à partir des informations collectées auprès des sources fiables que sont les populations, les communautés, les organismes et les autorités.

Pour ces raisons, je le recommande, vivement, auprès de toutes structure, publique ou privée, susceptible de l'aider dans ce sens.

Pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Ebolowa, le 20 JUIL 2025

LE DOYEN

Annexe 2: Autorisation de Recherche à l'Hôpital de district de Biyem-Assi

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie
.....
MINISTRE DE LA SANTE PUBLIQUE
.....
SECRETARIAT GENERAL
.....
DELEGATION REGIONALE DU CENTRE
.....
DISTRICT DE SANTE DE BIYEM-ASSI
.....
HOPITAL DE DISTRICT DE BIYEM-ASSI
.....
BP : 31350 YAOUNDE



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland
.....
MINISTRY OF PUBLIC HEALTH
.....
GENERAL SECRETARIAT
.....
CENTRE REGIONAL DELEGATION
.....
HEALTH DISTRICT OF BIYEM-ASSI
.....
BIYEM-ASSI DISTRICT HOSPITAL
BP: 31350

N° 988 /AR/MINSANTE/SG/DRSP-C/DSBA/HDBA

Yaoundé, le 12 1 JUL 2025

AUTORISATION DE RECHERCHE

Je soussigné, Dr MINYEM Fils Emmanuel, Directeur de l'Hôpital de District de Biyem-Assi, autorise madame **MOUZONG ANONEN Chancel**, Etudiante en master 2 en Géographie, Spécialité Stratégie de Développement et Mondialisation, à l'Université d'Ebolowa, à mener une recherche sur le thème : « **Les Motos et le Risque d'Accident dans la Commune de Yaoundé 6** » dans ledit l'Hôpital.

Cette recherche s'effectuera aux mois de juillet et août 2025.

Ampliations :

- CM/HDBA ;
- SG/HDBA ;
- Chefs services HDBA ;
- Archives / Chronos.

Le Directeur



Annexe 3: Décharge, demande de collecte d'information auprès du centre des handicapés de Etoug Ebe

Mouzong Anonen Chancel

Mardi le, 15 Juillet 2025

Matricule : GEI24-036

Contact : 691 68 25 27



A Monsieur le

Directeur Général du Centre National de
Réhabilitation des Personnes Handicapées
Cardinal Paul Emile Léger (CNRPH)

-Ebe-Etoug-Ebé-

Objet : Demande d'informations pour la rédaction du mémoire de Master 2

Monsieur le Directeur Général,

Je me permets de vous adresser cette demande d'informations dans le cadre de la rédaction de mon mémoire de Master 2 en Géographie, spécialité Stratégie de Développement et Mondialisation, à l'Université d'Ebolowa. Mon sujet de recherche porte sur les motos et le risque d'accident dans la commune de Yaoundé 6. Je vous serais reconnaissant si vous pouviez me fournir les informations suivantes :

- Pouvez-vous me communiquer le nombre de personnes handicapées prises en charge par votre centre suite à des accidents de moto entre 2024 et 2025?
- Quels sont les types de handicaps les plus fréquents constatés chez les personnes victimes d'accidents de moto et prises en charge par votre centre ?

Ces informations sont essentielles pour ma recherche et je vous assure que je les utiliserai uniquement à des fins académiques. J'ai joint à cette demande l'autorisation de recherche délivrée par l'Université d'Ebolowa.

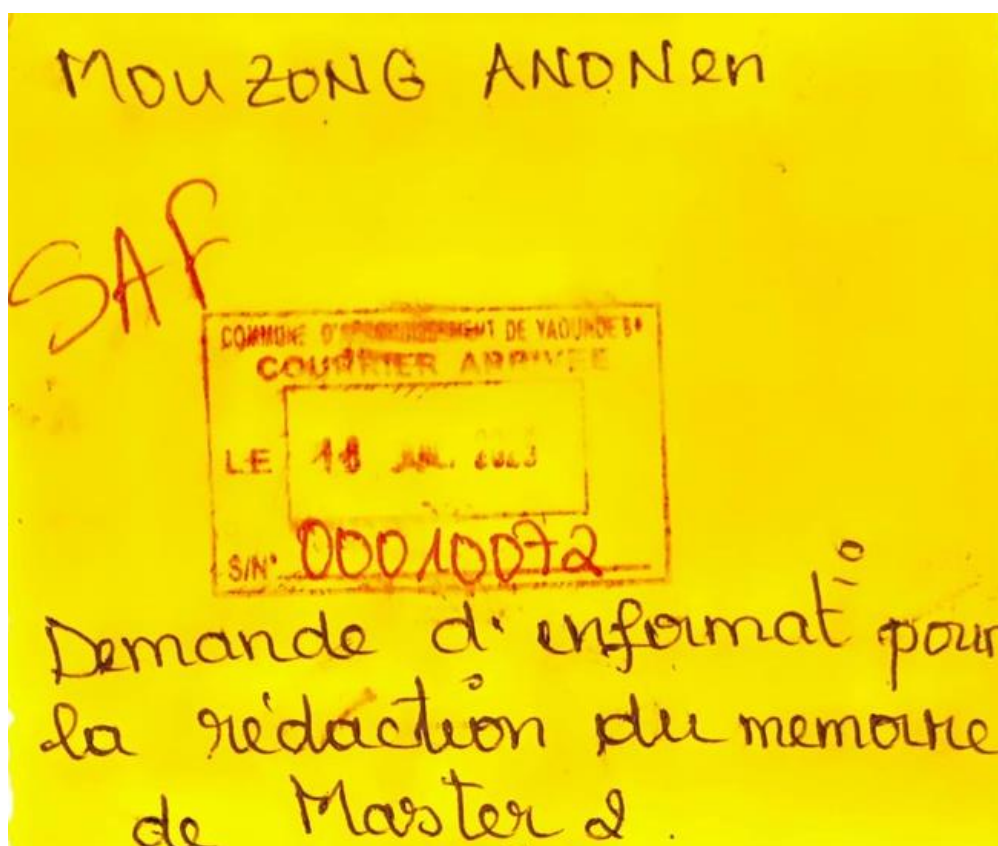
Je vous remercie d'avance pour votre collaboration et je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Pièce jointe

1. Autorisation de recherche

MOUZONG ANONEN Chancel

Annexe 4 : Décharge, demande de collecte d'information auprès de la Mairie de Yaoundé 6



Annexe 5:Questionnaire d'enquête

Cette enquête porte sur la conduite de moto et risque d'accident dans la commune de Yaoundé 6

Les informations collectées sont confidentielles et ne pourront être utilisées que dans le cadre de la recherche.

DATE : QUARTIER :

ZONE : N°Fiche :

Informations Générales :

1. Depuis combien de temps êtes-vous conducteur de mototaxi ?
 - Réponse : _____
2. Êtes-vous syndiqué ?
 1. Oui
 2. Non
3. Quel est votre statut par rapport à la moto que vous conduisez actuellement ?
 - Propriétaire
 - Locataire
 - Sociétaire
 - Salarié
 - Doubleur/Lanceur
 - Location-vente
4. La moto que vous conduisez actuellement dispose-t-elle d'une carte grise ?
 1. Oui
 2. Non
5. Si oui, dispose-t-elle d'une police d'assurance en cours de validité ?
 1. Oui
 2. Non
6. Possédez-vous un numéro d'identification attribué par la commune du ressort du lieu d'exploitation ?
 1. Oui
 2. Non
7. Avez-vous un permis de conduire ?
 - Si oui, en quelle année l'avez-vous obtenu ?
 - Réponse : _____
 - Si non, qui vous a appris à conduire une moto ?
 1. Mon patron
 2. Un ami
 3. Moi-même
 4. Un parent
8. Quel est votre âge ?
 - Réponse : _____

9. Pendant combien de temps avez-vous appris à conduire une moto ? (convertir la durée en jours)
○ Réponse : _____
10. Après avoir appris à conduire la moto, combien de temps avez-vous passé avant de commencer à travailler ? (convertir la durée en semaines)
○ Réponse : _____
-

Conditions de Travail :

11. Travaillez-vous dans la journée ou plutôt dans la nuit ?
○ Réponse : _____
12. À quelle heure commencez-vous habituellement le travail ?
○ Réponse : _____
13. Vers quelle heure terminez-vous habituellement le travail ?
○ Réponse : _____
14. Combien d'heures de pause avez-vous quotidiennement ?
○ Réponse : _____
15. Combien de jours de travail avez-vous par semaine ?
○ Réponse : _____
-

Comportements de Conduite :

16. Consommez-vous de l'alcool aux heures de travail ?
1. Oui
2. Non
17. Vous est-il arrivé de travailler en état d'ivresse ?
1. Oui
2. Non
18. Consommez-vous du tramol ou toute autre forme de drogue ?
1. Oui
2. Non
19. Utilisez-vous le téléphone portable pendant que vous conduisez ?
1. Oui
2. Non
○ Si oui, l'utilisez-vous en mains libres ou le tenez-vous en main ?
▪ Réponse : _____
20. Consommez-vous des boissons énergétiques avant ou pendant votre travail ?
1. Oui
2. Non
21. Vous arrive-t-il de passer quand les feux de signalisation sont au rouge ?
1. Oui
2. Non
22. Écoutez-vous de la musique sur la moto en conduisant ?
1. Oui
2. Non
23. Avez-vous déjà été sollicité pour commettre une agression ?
1. Oui
2. Non
-

Perceptions et Opinions :

24. L'opinion publique pense que vous êtes souvent utilisés par des forces tapies dans l'ombre pour réaliser leurs desseins macabres (crimes rituels, vols des organes, etc.). A votre avis, cette opinion est-elle fondée ?
- Réponse : _____
25. Avez-vous déjà eu un collègue qui a été arrêté ou poursuivi par la police ou soupçonné d'être impliqué dans ce genre de trafic ?
- 1. Oui
 - 2. Non
-

Impact de l'Activité :

26. Depuis que vous exercez comme conducteur de mototaxi, vos conditions de vie se sont-elles améliorées ?
- 1. Oui
 - 2. Non
 - Si oui, qu'avez-vous réalisé principalement ?
 - Réponse : _____
27. Avez-vous connu une rupture, une séparation ou un divorce depuis que vous travaillez en tant que conducteur de mototaxi ?
- 1. Oui
 - 2. Non
 - Si oui, quelle en est la raison ?
 - Réponse : _____
28. Avez-vous déjà eu une maladie liée à l'exercice de votre activité ?
- 1. Oui
 - 2. Non
 - Si oui, quelle maladie ?
 - Réponse : _____
29. Avez-vous déjà participé à une bagarre par solidarité à un de vos collègues ?
- 1. Oui
 - 2. Non
 - Pensez-vous que ce soit une bonne solution ?
 - Réponse : _____
30. Quel est le nombre d'années que vous avez passées en tant que conducteur de mototaxi ?
- Réponse : _____
-

Sécurité et Accidents :

31. Vous arrive-t-il de travailler sur une autre ligne que celle habituelle ?
- 1. Oui
 - 2. Non
32. Est-ce que la mairie tolère cette pratique ?
- 1. Oui
 - 2. Non
33. Arrivez-vous parfois au centre-ville dans le cadre de votre travail ?
- 1. Oui
 - 2. Non
34. Prenez-vous des congés annuels ?
- 1. Oui
 - 2. Non

- Si oui, quel est le nombre de jours de congés que vous avez ? (convertir le nombre en jours)
 - Réponse : _____
- 35. Quelle a été votre recette nette journalière de la veille ? (en francs FCFA)
 - Réponse : _____
- 36. Quelle a été votre recette nette journalière de l'avant-veille ? (en francs FCFA)
 - Réponse : _____
- 37. Combien prélevez-vous pour vous-même dans cette recette ?
 - Réponse : _____
- 38. En dehors de la conduite de la moto, exercez-vous une autre activité ?
 1. Oui
 2. Non
 - Si oui, laquelle ?
 - Réponse : _____

Équipement et Accidents :

- 39. Portez-vous un casque lorsque vous conduisez ?
 1. Oui
 2. Non
- 40. Avez-vous un casque pour vos clients ?
 1. Oui
 2. Non
- 41. Quel est le nombre maximal de clients que vous avez déjà eu à porter sur un trajet ?
 - Réponse : _____
- 42. Avez-vous déjà eu un ou plusieurs accidents ?
 1. Oui
 2. Non
 - Si oui, quelles en ont été les conséquences ? (plus d'une réponse peut être apportée)
 - Blessures légères
 - Fractures
 - Traumatisme crânien
 - Mort
- 43. Avez-vous déjà été victime d'agression dans l'exercice de votre activité ?
 1. Oui
 2. Non
 - Quelles en ont été les conséquences ? (plus d'une réponse peut être apportée)
 - Moto arrachée
 - Réponse : _____

Perspectives d'Avenir :

- 44. Comment envisagez-vous votre avenir dans l'activité de mototaxi ?
 - Réponse : _____
- 45. Pourriez-vous conseiller ce métier à un de vos proches ?
 1. Oui
 2. Non
- 46. Quelle est la principale action que l'État devrait mettre en place pour améliorer vos conditions de travail ?
 - Réponse : _____

47. Avez-vous des suggestions pour améliorer la sécurité routière pour les conducteurs de mototaxis ?
○ Réponse : _____
48. Quel est votre niveau de satisfaction par rapport à votre travail actuel ?
○ Réponse : _____
49. Pensez-vous que des formations supplémentaires seraient bénéfiques pour les conducteurs de mototaxis ?
1. Oui
2. Non
50. Y a-t-il d'autres commentaires ou informations que vous aimeriez partager concernant votre expérience en tant que conducteur de mototaxi ?
○ Réponse : _____
-

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	III
REMERCIEMENTS	IV
LISTE DES ABREVIATIONS, DES ACRONYMES ET DES SIGLES	V
LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES.....	VI
LISTE DES FIGURES.....	VII
LISTE DES PHOTOS.....	IX
LISTE DES ANNEXES.....	XII
RESUME.....	XIII
ABSTRACT.....	XIV
INTRODUCTION GENERALE.....	15
I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION.....	18
II. DELIMITATION DU SUJET.....	19
III. INTERET DU SUJET	21
IV. PROBLEMATIQUE ET QUESTIONS DE RECHERCHE.....	22
V. CONTEXTE SCIENTIFIQUE DE L'ETUDE	24
VI. CADRE THEORIQUE ET CONCEPTUEL.....	30
VII. OBJECTIFS DE L'ETUDE	36
VIII. HYPOTHESES DE RECHERCHE	36
IX. METHODOLOGIE DE RECHERCHE.....	36
CHAPITRE 1 : CONTEXTE ET PROBLEMATIQUE DES ACCIDENTS DE MOTOS- TAXIS DANS LA COMMUNE DE YAOUNDE 6.....	31
1.1. CADRE NORMATIF ET LEGISLATIF DE L'ACTIVITE DE MOTO-TAXI 31	
1.2. L'EVOLUTION SPATIALE ET L'IMPACT DES MOTOS-TAXIS DANS A YAOUNDE 6 ^{EME}	43
CONCLUSION CHAPITRE 1.....	55
CHAPITRE 2 : PROFIL DES CONDUCTEURS DE MOTOTAXI DANS LA COMMUNE DE YAOUNDE 6.....	56
2.1 DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES ET SOCIALES DES CONDUCTEURS DE MOTOTAXI.....	56
2.2 LES DETERMINANTS ET LE FONCTIONNEMENT DE L'ACTIVITE DE MOTO TAXI 69	
CONCLUSION DU CHAPITRE 2.....	86
CHAPITRE 3 : LES DETERMINANTS DES ACCIDENTS DE MOTOTAXIS A YAOUNDE 6.....	87
3.1 LES FACTEURS HUMAINS ET SECURITAIRES DES ACCIDENTS DE MOTOS-TAXIS DANS LA COMMUNE DE YAOUNDE VI	87
3.2 LES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX ET INFRASTRUCTURELS DES ACCIDENTS DE MOTOS-TAXIS A YAOUNDE VI.....	100
CONCLUSION DU CHAPITRE 3.....	110

CHAPITRE 4 : CONSEQUENCES ET MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS DE MOTOTAXIS A YAOUNDE 6	111
4.1 CONSEQUENCES SOCIO-ECONOMIQUES DES ACCIDENTS DE MOTOS TAXIS	111
4.2 ACTION GLOBALE DE PREVENTION ET DE REDUCTION DES RISQUE D'ACCIDENTS DE MOTOS TAXIS.....	135
CONCLUSION CHAPITRE 4.....	150
CONCLUSION GENERALE	151
BIBLIOGRAPHIE	153
ANNEXES	160
TABLE DES MATIERES	170