



HAL
open science

Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam

Christian Kalieu

► **To cite this version:**

Christian Kalieu. Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam. Géographie. Université de Bretagne occidentale - Brest, 2016. Français. NNT : 2016BRES0078 . tel-01646937

HAL Id: tel-01646937

<https://theses.hal.science/tel-01646937>

Submitted on 24 Nov 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE / UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE

sous le sceau de l'Université Bretagne Loire

pour obtenir le titre de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE

Mention : Urbanisme - Aménagement du territoire

École Doctorale : Sciences Humaines et Sociales 507

présentée par

Christian KALIEU

Préparée à L'Institut de Géorarchitecture de
Brest - EA 2219 Géorarchitecture

**Surgissement, prolifération et intégration des
motos-taxis dans les villes camerounaises : Les
exemples de Douala et Bafoussam**

Thèse soutenue le 22 Novembre 2016
devant le jury composé de :

Daniel Le Couédic

Professeur, Université de Bretagne Occidentale, *directeur*

Lionel Prigent

Maitre de conférences, Université de Bretagne Occidentale, *co-
directeur*

Kengne Fodouop

Professeur émérite, Université de Yaoundé I, *rapporteur*

Pierre Tronchon

Professeur, Université de Perpignan, *rapporteur*

Julienne Tsafack

Personne qualifiée, Communauté urbaine de Douala, *examinatrice*

René-Paul Desse

Professeur, Université de Bretagne Occidentale, *examinateur*

**APPEARANCE, PROLIFERATION AND INTEGRATION OF
MOTORCYCLE IN CAMEROONIAN TOWN: CASES OF
DOUALA AND BAFOUSSAM**

RESUME

Au cours des dernières décennies, la mobilité dans les villes camerounaises a été marquée par la croissance considérable du trafic des motos-taxis, qui constituent désormais le mode de déplacement dominant. La sédimentation actuelle des deux-roues dans la circulation génère des nuisances, des problèmes et des coûts pour la collectivité et les usagers. La conséquence la plus directe provoquée par cette mutation de la mobilité est l'augmentation croissante des accidents. Les motos sont désormais au cœur de violents conflits d'usage sur la voie publique. L'objectif de notre recherche est double, il s'agit d'abord d'améliorer la prise de conscience de l'importance des enjeux et des externalités et, ensuite, de proposer des pistes de réflexion pour favoriser le passage d'une cohabitation conflictuelle à une cohabitation pacifique entre les motos-taxis et les autres usagers de la route. Celle-ci nécessite une réponse urbanistique, pédagogique, sociologique et politique, elle implique une gouvernance et une gestion urbaine appropriée.

Mots clés : ville, Afrique, Cameroun, transport, motos-taxis, urbanisme, accident, piétons

ABSTRACT

During the last decades, daily urban and rural displacements in Cameroonian towns have suffered from an increase of motorcycle taxis in traffic flow. Those taxis are now considered the major mode of urban transport. This current predominance of two-wheelers in the urban landscape generates an explosive growth of pollution, road traffic accidents and public spending. The most direct and profound impact of this mutation is the increase of motorcycle accidents. Motorcycles are consequently the cause of violent conflicts among road users on the public highway. Our research has two goals: the first one is improving people's awareness of what is at stake concerning the motorcycle system and his negative effect in urban mobility, and the second one is giving food for thought in order to improve relations between motorcycle taxis and the other road users. We also want to help find solutions to manage and integrate motorcycles and their commercial use in the city. To do so, we will focus on urban, instructive, sociological and political approaches and on appropriate urban planning.

Key words: town, Africa, Cameroon, transport, motorcycle taxis, urban planning, road accidents, pedestrians.

For all those who fight for a better life...

À tous les Kalieu d'ici et d'ailleurs

Pè lah ni wou, fah mouahnii...

Victor Kalieu

REMERCIEMENTS

On m'a toujours enseigné qu'il ne fallait pas dire « merci », mais qu'il fallait savoir se montrer reconnaissant envers ceux qui vous ont apporté leur soutien. Je vais donc adresser ma reconnaissance à toutes les personnes qui m'ont accompagné durant ce long voyage de 36 mois ; il n'aurait pas été possible de parcourir et de traverser tous les obstacles sans leurs conseils, leur appui, et leur bienveillance.

Je commencerai par manifester ma reconnaissance à mes directeurs : Daniel Le Couédic et Lionel Prigent, qui m'ont initié à la recherche. Ils ont permis qu'un rêve d'enfant se réalise, je leur serai éternellement reconnaissant. Je remercie les membres du jury Kengne Fodouop et René Paul Desse. Pour l'accompagnement professionnel et personnel je témoigne une considération toute particulière à Julienne Tsafack.

Que toutes les autorités camerounaises (le lieutenant-colonel Valère Nkoah, le commissaire Beyem Ngock Armand, le capitaine Yigi, Bernard Tileuk, Aline Fankem...), les syndicalistes (Ferdinand Fongang, Téné, Michel Leunchi, Thomas Diogne...) et les *motos-taximen* soient remerciés pour l'intérêt qu'ils ont accordé à mes travaux.

J'exprime ensuite ma profonde gratitude à Pierre Tronchon et Guy Biellmann, qui m'ont fait découvrir et apprécier l'urbanisme ; merci d'avoir toujours été là. Vos conseils et votre soutien ont contribué à faire de moi ce que je suis.

J'adresse à Franck Rufino un grand merci pour « ce que tu sais » : si tout ceci a pu se réaliser c'est grâce à toi, merci pour la confiance.

Que mes frères et sœurs, grands et petits :

- Eléonore Toussie, pour ses bons plats
- Elvira Koutchie, pour toutes ses questions
- Déjoli Fodjo, pour ses conseils francs et profonds
- Lucretse Mbouyem, pour toutes ses recommandations
- Nathalie Ngeukam, pour sa vision
- Oriane Sakeng, pour les moments de détente

- Rubin Delor, pour ses encouragements
- Ulysse Delor, pour son attention
- Virginie Meupia, pour les moments de fou rire

trouvent dans ce travail une source de joie et de fierté.

Que mes amis et compagnons de galère :

- Aimée Ongala,
- Anny Djomatchoua,
- Carine Emvonda,
- Céline Bilong,
- Eugène Sidi,
- Fred Mabilia,
- Iman Salama,
- Joëlle Magueu,
- Laurence Kangné,
- Lionel Sidi,
- Louise Digomè
- Michèle Kouam,
- Vanessa Siéwé
- Sarah Laisney,
- Toy Èbèlé,

soient salués pour tous ces moments uniques et inoubliables que nous avons passés à discuter, rire, refaire le monde, planifier, penser et repenser nos vies.

Au plus braves de tous *Willy Kalieu, Rostand Taguam, Tiemeni Francis, Sandra Kalieu, Ornella Wellimou, Vanessa Shomani, Gildas, Sorelle, Herbert, Audrey, Oliana, Darling, jack-
evi, Jonathan, Roméo, Anaïs, Shana, Nixon, Maelis, Arold, Octavia...* Que l'envie de réussir et d'être les meilleurs ne vous quitte jamais !

À Ben Tientcheu et Liliane Tchakoteu que je ne pourrai suffisamment remercier !

SOMMAIRE

RESUME	4
REMERCIEMENTS	9
INTRODUCTION GENERALE	13
PARTIE I. DE L'ÉMERGENCE À LA SÉDIMENTATION DES MOTOS-TAXIS.....	39
CHAPITRE I. LA MOTO-TAXI UN PHENOMENE MADE IN AFRICA.....	41
SECTION I. De la ville coloniale à la ville contemporaine : aux sources de l'économie de proximité	43
SECTION II. La fabrique de l'économie dite « informelle » ou la réappropriation de la ville par les Africains.....	60
SECTION III. Les origines béninoises de la moto-taxi africaine	65
SECTION IV. Le succès des motos-taxis au Cameroun : une combinaison de plusieurs facteurs	70
SECTION V. Offre de transport à Douala et Bafoussam	89
SECTION VI. Conclusion du chapitre I	95
CHAPITRE II. DE LA « SEDIMENTATION » DES MOTOS-TAXIS DANS LES VILLES CAMEROUNAISES .	97
SECTION I. L'absence de contrainte patronale et professionnelle	100
SECTION II. De l'étalement à l'enclavement urbain : La moto au service du désenclavement	103
SECTION III. De la négation de la réglementation.....	111
SECTION IV. La régularité des gains et le préfinancement des micros projets de reconversion	119
SECTION V. L'Empire du Milieu : berceau d'une nouvelle génération d'entrepreneur	124
SECTION VI. L'illisibilité et l'opacité des programmes d'appui à l'emploi jeune.....	131
SECTION VII. Décadence d'un produit de luxe : usage privatif et entrepreneurial de la moto	136
SECTION VIII. La sédimentation comme motif d'organisation interne	140
SECTION IX. Conclusion du chapitre II.....	149
SECTION X. Conclusion de la partie I.....	151
PARTIE II. LES MOTOS-TAXIS ET LEURS TERRITOIRES	153
CHAPITRE III. LES MOTOS-TAXIS, UN GROUPE SOCIAL PAS COMME LES AUTRES	157
SECTION I. Le moto-taximan : acteur « clé » du transport public : une définition de la moto-taxi	160
SECTION II. Une catégorisation des conducteurs par l'ancienneté	169
SECTION III. L'expertise et la desserte comme critères de différenciation.....	174
SECTION IV. Nature et typologie des contrats	178
SECTION V. Les mutations sociétales de la moto.....	182
SECTION VI. Appréhender la multiplicité des services à motos	193
SECTION VII. Externalités et coûts des transports en moto.....	217
SECTION VIII. Conclusion du chapitre III	235

CHAPITRE IV. DIAGNOSTIC DES « TERRITOIRES » CONQUIS PAR LA MOTO.....	237
SECTION I. La rue comme support des activités urbaines	240
SECTION II. Les trames viaires de Douala et Bafoussam : typologie et fonction	243
SECTION III. La rue territoire de l’informel	257
SECTION IV. Les formes d’appropriation de la rue par les transporteurs à moto	275
SECTION V. La marche dans la ville : l’omniprésence du danger	285
SECTION VI. De la fragilité du piéton : contraintes et obstacles à une résolution	291
SECTION VII. Conclusion du chapitre IV	296
PARTIE III. L’INCONTOURNABLE INTEGRATION	297
SECTION I. De l’importance, de la nécessité et de l’urgence de l’intégration	299
SECTION II. Quelle intégration ?.....	301
SECTION III. L’intérêt de l’intégration	304
SECTION IV. Les tentatives de régulation et d’organisation	308
SECTION V. Le Rwanda : un modèle d’intégration réussi	330
SECTION VI. Recommandations « ciblées » et « localisées »	332
CONCLUSION GENERALE	347
ANNEXES.....	359
BIBLIOGRAPHIE	387
TABLES DES ILLUSTRATIONS.....	397
TABLES DES MATIERES.....	405

INTRODUCTION GENERALE

La mobilité accélérée est une caractéristique de la société et de l'économie contemporaines, qui façonnent un *homo mobilis*, foncièrement multimodal, usant d'une large panoplie de mode de déplacement (rapides ou lents, puissants ou doux, individuels ou collectifs), dès qu'on lui en facilite l'usage. Ce désir de mobilité touche toutes les couches de la société et tous les domaines d'activité. Dès lors elle devient une formidable incitation à l'innovation, d'autant qu'elle doit articuler deux exigences contradictoires : un transport public compétitif et des déplacements individualisés en croissance (AMAR, 2008). Les villes sub-sahariennes n'échappent pas à cet enjeu ; mais elles sont confrontées à des problèmes spécifiques, comme l'invasion des deux roues, qui est au cœur de cette thèse.

Je définis la moto-taxi comme une moto qui sert au transport des personnes à titre onéreux¹. Le terme moto-taxi ou taxi-moto est aussi utilisé pour désigner à la fois le corps de métier (catégorie-socio professionnelle) et ceux qui exercent le métier, c'est-à-dire les *motos-taximen*. Dans notre thèse, pour plus de commodité, l'utilisation du terme moto-taxi désignera le corps de métier tandis que l'expression *moto-taximan* désignera uniquement un professionnel du transport par moto. Le secteur emploie directement et indirectement en 2015 entre 200 000 et 500 000 au Cameroun selon les sources. Cette large fourchette suffit à démontrer l'opacité de cette activité, qui est pourtant désormais considérée comme « un métier ». Elle reste largement méconnue et statistiquement insaisissable. Mais, en dépit des nombreuses externalités négatives qu'elle engendre, elle est incontestablement devenue le « meilleur moyen » de déplacement en Afrique. Son apparition dans la sphère publique remonte aux années 1970. Porto-Novo est reconnue comme le berceau de la moto-taxi ; elle y a pris le pas sur son ancêtre, le vélo-taxi (très utilisé dans les pays du grand lac : Rwanda, Ouganda, Burundi), et s'est répandue dans toute l'Afrique sub-saharienne. Elle a su conquérir et séduire de nombreux adeptes au Cameroun, au Togo, en Côte-d'Ivoire, au Ghana. Cette expansion lente mais régulière fait de la moto l'une des innovations transfrontalières les plus appréciées et les plus controversées.

¹ « À titre onéreux » expression utilisée par les autorités camerounaises pour désigner le transport individuel ou collectif rémunéré.

1 De la géographie à l'urbanisme : aux origines d'une passion

À l'origine de ce travail se trouve le désir « brûlant » d'agir pour influencer une situation devenue critique, dont je² ressentais les effets dommageables dans ma vie quotidienne. Au Cameroun, j'ai consacré mes premières années universitaires à l'étude de la géographie, à l'Université de Dschang. Cette passion pour l'étude des territoires et des dynamiques humaines n'allait pas assouvir ma soif d'action et de changement. Je voulais plus que tout faire « bouger » les choses. Ayant découvert l'urbanisme dans une unité d'enseignement optionnelle en 3^e année de Licence, j'ai décidé de poursuivre mon cursus dans cette « nouvelle » discipline, qui me paraissait plus concrète et plus opérationnelle que la géographie. Au-delà des analyses, elle proposait des réponses aux problèmes actuels. L'inexistence d'une formation exclusivement vouée à l'urbanisme au Cameroun, m'a poussé à l'expatriation.

J'ai ainsi intégré le master « Urbanisme-Habitat-Aménagement » à l'Université de Perpignan *Via Domitia*. Les années que j'ai passées là-bas m'ont confirmé la pertinence de mon choix. Pourtant, une interrogation restait sans réponse : comment contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations de mon pays ? Or, je voulais agir. Avant de passer à l'action, je devais prendre le temps d'évaluer mes compétences et en mesurer les limites. Je voulais d'abord rédiger un guide pour l'aménagement des villes camerounaises. Les ateliers et projets que j'avais effectués pendant ma formation, ainsi que mon mémoire de fin de cycle sur les pistes cyclables à Perpignan, m'avaient mis sur la voie. Pendant la rédaction de ce mémoire, j'avais notamment appris avec étonnement que « l'introduction » réussie du vélo dans les villes occidentales avait été le fruit de longues années de travail, de réflexion et d'investigations menées majoritairement par les urbanistes. Cette découverte me persuada que ce travail de master allait me permettre d'acquérir et de développer des compétences pour « agir » au Cameroun. Si les urbanistes avaient organisé l'usage du vélo en Europe, ceux de la moto et de la moto-taxi pouvaient également l'être. Le sujet de ma thèse que je souhaitais préparer était né. Après avoir soumis mon projet de thèse à des universités françaises, suisses et belges, je décidai d'entreprendre mes études doctorales à l'Université

² Dans l'introduction j'utiliserai le pronom personnel « je » parce que j'y retrace mon parcours personnel. Dans la suite de ma thèse j'utiliserai le pronom personnel « nous » pour marquer une distance dans le discours et intégrer les différentes situations et opinions qui ont influencé ma position.

de Bretagne Occidentale. L'intégration durable des motos-taxis au Cameroun allait désormais me retenir avec la volonté, à l'instar des urbanistes européens pour le vélo, de faire cohabiter pacifiquement les motards et les autres usagers. Mon parcours à vocation très opérationnelle jusque-là influença d'abord mes recherches. Formé au montage de projets, j'avais alors la fâcheuse habitude de dépouiller mes observations et mes analyses de détails que je jugeais vite subalternes. Je me rappelle à ce propos des remarques de mes directeurs : « Une thèse n'est pas un guide du Certu, on ne te demande pas d'emblée de résoudre le problème des motos-taxis ». Je dus apprendre à formuler un questionnement et à construire une problématique hors de l'optique d'une action à conduire immédiatement. Mon passé de géographe m'a alors été très utile.

2 Une interrogation sur les mobilités

« Là où la route passe, le développement suit » : ce diction trouve tout son sens dans les villes au sud du Sahara. La route n'est certes pas encore toujours passée, mais la moto si et sa contribution dans le développement des territoires est une réalité indiscutable : elle contribue à la dynamique de la société et à l'autonomie des populations. Pourtant, les travaux sur ses effets sont encore rares. La raison en est évidente : si le métier de conducteur de moto-taxi est ancien, l'ampleur actuelle du phénomène est récente. En outre, la moto-taxi s'inscrit dans un système plus vaste souvent regardé dans son ensemble : les transports collectifs dits artisanaux ou informels. Des travaux existent cependant sur leur fonctionnement, leur organisation, leur importance et les jeux d'acteurs, mais la moto-taxi est bien souvent négligée, voire oubliée. Une poignée de chercheurs, majoritairement européens, s'y sont consacrés : Didier Plat, Guézéré Assogba, Jérôme Lombard, Olvera Diaz Lourdes, Pascal Pochet, Xavier Godard, Noukpo Agossou, Kengne Fodouop, Maidadi Sahabana, Célestin Kaffo³. Toutefois, tous n'en ont pas traité spécifiquement dans leurs travaux. Chacun a contribué en revanche à une meilleure compréhension du transport « informel » et de l'activité des motos-taxis. Les chercheurs camerounais à s'y intéresser sont rares ; quelques articles sur les motos-taxis ont été publiés mais à notre connaissance, aucun ouvrage ou volume d'actes de colloques. La production scientifique sur le transport à

³ En France il est courant d'écrire le prénom avant le nom (Christian KALIEU), mais au Cameroun la pratique voudrait qu'on inverse les termes KALIEU Christian. Nous adopterons dans cette thèse le modèle français.

moto est constituée majoritairement de thèses de doctorat et de mémoires de fin de cycle de diverses disciplines. Si on la compare aux études existantes sur les vélos en Europe, on peut conclure que la moto-taxi n'a pas encore véritablement fait l'objet d'une solide production scientifique au Cameroun. De nombreuses hypothèses peuvent être formulées pour expliquer cette lacune : le manque de spécialistes, le traitement de la moto exclusivement comme activité informelle, la sensibilité de la question, son caractère diffus, la faible place de l'urbanisme dans les enseignements universitaires. La presse, cependant, s'est régulièrement penchée sur de cette activité, mais en adoptant toujours un ton catastrophiste et alarmiste. Elle contribue néanmoins à rappeler à bon escient la détérioration des conditions de circulation et l'insécurité routière grandissante dans nos villes. Une partie considérable des informations contenues dans cette thèse proviendra donc logiquement de la presse locale.



Coupure de journal 1 : Dossier du quotidien *Cameroon tribune* consacré aux transports urbains © CT 2015

3 De la mobilité à la sécurité routière

Notre sujet est à la croisée de plusieurs champs disciplinaires : l'urbanisme, la géographie et la sociologie. Mobiliser les théories, la méthodologie et les concepts de ces disciplines était primordial pour saisir la complexité du sujet. En effet, avant d'être un problème spatial et urbain, la moto-taxi est une activité sociale et un métier. Pour mieux comprendre l'incidence de ce métier sur son territoire, il était nécessaire d'en comprendre les mécanismes et de décrypter le comportement des protagonistes. Face à ce sujet très vaste, ancré dans un territoire tout aussi grand, il fallait définir un cadre théorique et une limite. Dès la rédaction de mon projet de thèse, je voulais qu'au terme de mes investigations des solutions ou des pistes de réflexion soient formulées pour limiter les accidents et des nuisances de la moto.

J'ai alors inscrit mon sujet dans une approche urbanistique comprenant la sécurité routière, un champ encore peu exploré. Tous les auteurs qui se sont penchés sur la question des motos-taxis arrivent à une même conclusion : elles sont génératrices d'insécurité routière. Cette conviction largement partagée a orienté notre réflexion et nous a permis de formuler nos premières interrogations. Pourquoi la moto-taxi est-elle une source d'accident ? La moto-taxi peut-elle légitimement prendre place en ville ? Comment penser une ville motorisée et pacifier les rapports entre les utilisateurs de deux roues et les autres usagers ? L'insécurité routière est dénoncée par les praticiens, les universitaires et les citoyens ; pourtant, les collectivités territoriales n'ont pas su ou voulu se doter d'outils fiables pour la limiter. Dès le retour de la bicyclette en Europe, les municipalités et les collectivités territoriales ont été dotées, par les urbanistes, d'instruments permettant de favoriser sa pratique. *A contrario*, l'expansion de la moto au Cameroun ne s'est pas accompagnée de préconisations de la part de chercheurs ou de professionnels. Face à la situation chaotique actuelle, les municipalités peuvent se prévaloir de cette carence pour justifier leur inaction. Notre travail s'emploiera à combler une partie de cette lacune.

4 Vers une définition du système des transports urbains en Afrique

La mobilité fait partie des besoins fondamentaux : « cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin » (PLASSARD, 2003). Aller plus vite et plus loin, c'est précisément ce que permettent les infrastructures de transports en facilitant la mobilité des hommes et des marchandises. Mais, si la mobilité apparaît comme un facteur du développement économique, elle engendre aussi des coûts sociaux et il est essentiel d'en tenir compte dans les choix publics⁴.

Les modes et les formes de déplacement que l'on rencontre en Afrique sont spécifiques au continent, même si certaines de leurs caractéristiques se retrouvent en Asie ou en Amérique latine. En Afrique, la ville se fait et se construit « par le bas » : l'ingéniosité locale est

⁴ Les infrastructures de transport impliquent toujours la puissance publique au niveau national ou local. Elles nécessitent des espaces réservés qui contraignent les espaces privés (DIDIER & PRUD'HOMME, 2007).

devenue le principal moteur de construction et de déconstruction territoriale. La population a remplacé l'État dans les domaines qu'il a désertés. Qualifiée aussi de débrouillardise, cette ingéniosité a été gratifiée de plusieurs qualificatifs par les scientifiques. Ainsi, dans le domaine des déplacements, plusieurs expressions se retrouvent régulièrement :

Auteur	dénomination
COING, 1981	transport non conventionnel
MORICE et M'BASSI, 1981	transport informel
BUGNICOURT, 1981	transport transitionnel
GODARD ET TEURNIER, 1992	transport non incorporé, clandestin ou artisanal

Dans leur majorité, ces dénominations méconnaissent les ressorts de l'économie « par le bas » et ne rendent pas justice à la créativité mise en œuvre pour répondre aux besoins quotidiens des populations et combler les imperfections du système public. Toutefois, le terme « informel » reste l'appellation la plus utilisée. Pour Xavier Godard, ce registre de l'« informel » réunit les multiples formes de transport non organisées par la puissance publique, relevant d'une initiative individuelle non contrôlée et, surtout, non sanctionnée, obéissant aux lois du marché, mais fonctionnant de manière plus ou moins illicite. Il renvoie également vers des entrepreneurs de transport à la propriété atomisée, qui se désengagent de la gestion en la confiant aux équipages, en absence de toute comptabilité officielle (GODARD, 2013).

Qualifier d'informel toutes les formes du transport privé et d'exploitation spontanée, relève bien souvent de la méconnaissance que l'on a de leur fonctionnement. Les recherches de terrain et les analyses menées à leur sujet permettent de déceler des formes d'organisation assez précises du point de vue des relations entre les différents acteurs. Un paradoxe des villes africaines peut être étendu à l'ensemble des villes des pays émergents : le secteur privé, informel, inorganisé, y remplit fréquemment les missions d'un service public en constant affaiblissement et même, parfois, en voie de disparition. Certains auteurs qualifient ces transports « d'artisanat », comme pour reconnaître ce rôle et leur donner dès lors une connotation positive (KASSI, 2007). Rappelons que cette « *économie du peuple par le peuple et pour le peuple* », a permis de minimiser les conséquences sociales de l'échec de la plupart des projets de développement dans les pays émergents, et des politiques de rigueur qui en

découlaient. Le rôle de palliatif confié à l'informel est allé au-delà des aspirations. Il s'est substitué à l'État dans de nombreux secteurs. C'est le cas dans le domaine des transports où il a suppléé la puissance publique dans son rôle de prestataire de services collectifs. Dans certaines grandes villes du Sud, le rôle nécessaire des transports informels n'est plus à démontrer, car ils ont supplanté les services publics et se sont imposés comme mode dominant de déplacement des populations (KASSI, 2007).

Je pense que la dénomination « transport populaire » serait la plus appropriée. Cette terminologie valoriserait la catégorie sociodémographique qui produit ce système et à laquelle il est destiné. Il a en effet pour vocation d'assurer le déplacement des couches les plus défavorisées, qui s'avèrent être les plus importantes dans les villes africaines. Son succès auprès des populations locales se lit actuellement à travers son développement sans précédent. L'importance des déplacements qu'il assure justifie en outre cette appellation de « populaire ». Aussi, cette désignation nous semble adéquate, d'autant plus qu'elle laisse entrevoir un aspect spontané, peu organisé et attractif car ces transports, depuis leur origine, du fait de leur moindre coût, ont été accessibles à tous. Leur caractère populaire ne doit pas les réduire systématiquement à la péjoration de l'informel, car ils apportent un substitut à une défaillance du système dit formel. Cette réponse s'inscrit dans diverses dualités : informel *versus* formel ; archaïsme contre modernité ; rural contre urbain (ibid.).

Pendant la décennie 1980, les premières études consacrées à l'analyse des modalités d'exploitation de ces transports ont permis d'entrevoir des règles régissant leur fonctionnement. De ce fait, ce qui était présumé informel a pris soudain forme sous le travail de l'analyste, qui a découvert des règles non écrites mais permanentes, souvent collectives, définissant les modalités d'exploitation des véhicules en ligne (op.cit.). De plus, ces transports sont autorisés et s'acquittent de différentes taxes : dès lors pourquoi continuer à qualifier d'informelle une activité reconnue et autorisée de fait, quand on sait qu'informel laisse sous-entendre une activité illicite développée en dehors des lois et ignorée du fisc ? Il est juste cependant de reconnaître que certains aspects de l'informalité la caractérisent fortement encore. Si elle relève d'une autorisation d'exercice, l'organisation sociale et juridique de ces entreprises laisse entrevoir un marché du travail non protégé, où règne une concurrence farouche et non réglementée, sans système d'assurance sociale (KASSI, 2007).

Tout ceci se traduit spatialement par un désordre considérable dans le paysage urbain. Les services de transport populaire, qui prolifèrent dans la ville, marquent l'espace et redessinent le territoire sous nos yeux⁵. Par la coexistence des activités formelles et informelles, ce dernier apparaît comme le théâtre de la confrontation de deux conceptions de l'ordre urbain. La première, soutenue par les autorités locales, tente d'imposer la fonctionnalité par la spécialisation des lieux en concevant des espaces délimités pour chaque activité. La deuxième, spontanée et imprévisible, engendre l'occupation anarchique et chaotique des rues et des places, mais ce mouvement brownien engendrerait néanmoins un état d'équilibre.

5 La moto-taxi : une problématique de recherche pertinente ?

700 000 emplois directs, 300 000 emplois indirects, 15 000 victimes par an, 1,5 milliards de FCFA/jour dépensé en carburant : au vu de ces chiffres, la moto-taxi mérite que l'on s'y intéresse sérieusement⁶. Aucune activité « populaire » ne produit une telle somme quotidiennement. S'intéresser à la moto et à la moto-taxi s'est se consacrer à un acteur de taille de l'économie et aux intérêts financiers colossaux.

L'étude du phénomène des motos-taxis faite dans cette thèse s'articule autour de plusieurs problématiques imbriquées : je me suis attaché à mieux comprendre la moto-taxi (l'activité), le *moto-taximan*⁷ et à saisir les mutations de l'activité. Ces questionnements visent à élucider les logiques, les stratégies et les mécanismes mis en place par *les motos-taximen* pour s'insérer, et contribuer à la vie urbaine malgré la dangerosité avérée de leur activité. Comment la moto-taxi s'est-elle intégrée dans les espaces urbains ? Quel est l'intérêt de penser la ville avec la moto ? Comment apaiser ou pacifier les rapports entre la moto et la

⁵ Dans la suite de notre travail nous reviendrons plus en détails sur les territoires de la moto et de la moto-taxi.

⁶ Ces estimations sont de notre fait mais elles s'appuient sur celles faites par les syndicats et la presse. Il est bien entendu impossible de les vérifier, mais elles se rapprochent certainement de la réalité. Pour évaluer les dépenses en carburant, nous avons estimé à 3 litres la consommation journalière moyenne d'un *moto-taximan*. Nous l'avons alors multipliée par le prix du litre et le nombre estimé de *motos-taximen* au Cameroun. Pour évaluer le nombre de victimes, nous avons croisé les estimations des médecins à celle de la police et des syndicalistes pour nous rapprocher au plus près de la réalité. Pour le nombre d'emplois indirects, ce sont les autorités qui l'estiment entre 100 000 et 300 000 à l'échelle nationale.

⁷ *Moto-taximan* est une expression fabriquée par les chercheurs. Au Cameroun les transporteurs par moto sont appelés *bend-skins*, *bend-skinneurs* ou moto-taxi. Pour marquer la différence entre l'activité et les transporteurs par moto nous utilisons le terme moto-taxi pour désigner l'activité et *moto-taximan* pour les transporteurs à deux roues.

ville et, par extension, apaiser les usagers de la route ? L'ensemble de ces interrogations constituent la structure de notre analyse. À ce premier axe de réflexion sur la place de la moto dans la ville s'articule un questionnement sur son organisation, son fonctionnement, ses espaces, ses stratégies de contournement des règles édictées, ses services et enfin ses rapports avec l'administration dans un contexte d'instabilité⁸ et de modernisation. Cette approche doit permettre de décrypter les nouveaux rapports qu'entretiennent l'administration et les motos-taxis. Les processus de politisation, de récupération et de manipulation des *motos-taximen* font également partie des dynamiques à l'œuvre. La construction des nouveaux rapports avec le politique fait de la moto-taxi un véritable groupe de pression. Le lobbying « moto » est en effet une force avec laquelle il faut désormais compter et partager le pouvoir. Pour répondre à ces problématiques de recherche, une immersion dans le quotidien et une observation, centrée sur l'impact de la moto sur la circulation et sur le confort du piéton était nécessaire. N'admettant pas *a priori* l'image de « casseurs » attribué aux *bend-skineurs*, ni le discours dégradant les visant, nous voulions comprendre par notre immersion comment s'était construite et établie cette réputation. Nous voulions en outre savoir si ces clichés étaient appliqués à toutes les catégories de conducteurs de motos-taxis. Cette proximité avec les victimes et les acteurs de l'insécurité routière avait pour principal objectif de croiser les discours et de comparer les différentes perceptions entre l'autorité et les transporteurs par moto. Lors des entretiens, nous avons noté à plusieurs reprises un décalage entre la description de la situation faite par les autorités et celle proposée par les *motos-taximen*. Il est patent cependant qu'il existe une frange des *motos-taximen* qui a entaché la réputation de tous.

Craints, souvent rejetés, les motos-taxis sont aussi largement décriés par les autorités qui voient en eux une antithèse de la modernité urbaine. Les arguments sécuritaires et les discours sur la nécessité de réguler et d'organiser l'activité sont souvent invoqués pour justifier les opérations d'identification et de saisies musclées des véhicules pour contraindre les *motos-taximen* à se « plier » à la réglementation. Bien que rebelles et farouches opposants aux actions exogènes, ceux de Douala et de Bafoussam font preuve d'une grande inventivité pour satisfaire leurs clients. Pendant que l'activité évolue en s'adaptant à un

⁸ L'instabilité est liée à la guerre que mène le Cameroun à la secte fanatique et islamiste boko-haram.

environnement de plus en plus concurrentiel et qu'une nouvelle génération de *bend-skineurs*, à l'opposé du cliché de voyous qui les accable, se construit, il est important de poser un nouveau regard et d'accompagner ce mouvement de conscientisation des opérateurs motos (GIBERT, 2014).

Prendre en compte l'extrême diversité des *bend-skineurs* et de leurs initiatives pour survivre, est l'un des enjeux de ce travail, en maintenant bien sûr le recul nécessaire à toute recherche pour éviter de verser dans un plaidoyer de la moto en ville. Notre analyse souligne l'importance et l'intérêt de co-construire un nouveau système avec les *motos-taximen* et d'adopter une posture d'acceptation et d'intégration de la moto dans le paysage urbain. En croisant différents critères d'analyse, qu'ils soient urbanistiques, morphologiques, économiques, culturels ou sociaux, nous voulons susciter un intérêt pour cette activité finalement peu connue. La moto a toujours été étudiée avec une certaine distance sans véritablement la replacer dans le vécu et la réalité des usagers et des piétons qui la subissent au propre comme au figuré : notre travail entend y remédier.

6 Méthodologie : une thèse, deux villes ; marcher, observer, cartographier, interroger

Cette contribution est le fruit d'un enrichissement réciproque entre les démarches qualitatives et quantitatives (MASSOT, 2010) sur la mobilité urbaine et les motos-taxis à Douala et à Bafoussam. Le matériau qualitatif est constitué d'une cinquantaine d'entretiens avec des détenteurs d'un savoir ou d'une autorité : praticiens, syndicalistes, élus, universitaires, officiers de police et de gendarmerie. Le matériau quantitatif se fonde sur l'exploitation de trois cents questionnaires d'usagers et de *motos-taximen* réalisés entre février et juin 2015 à Douala et Bafoussam. Nous présentons ici l'ensemble des techniques utilisées pour constituer nos divers matériaux de travail (enregistrement sonore et vidéo, planches photographiques etc.).

6.1 Bafoussam : appréhender un nouveau territoire

Après 18 mois dédié au cadrage de mon sujet et au travail bibliographique. Je pouvais me consacrer au travail de terrain à Douala et à Bafoussam grâce à la bourse de mobilité accordée par l'Université de Bretagne occidentale. Je connaissais la capitale économique, mais Bafoussam restait une ville à découvrir, or je n'avais que quatre mois pour collecter le

matériau nécessaire. Pour gagner du temps et rapidement « connaître » la ville, j'ai décidé dès les premiers jours de solliciter les services d'un *moto-taximan*. Une fois cette phase achevée, j'ai établi une carte sommaire indiquant les points qui me semblaient importants pour mon sujet. Il subsistait néanmoins un problème : la toponymie. Je pouvais me repérer, mais il m'était impossible de me situer précisément sur une carte. Il me fallait systématiquement retourner sur le terrain pour obtenir des riverains le nom des sites enquêtés. Cette expérience a été très enrichissante, pour bien de raisons : elle implique une organisation rigoureuse, un programme détaillé des actions à mener et des personnes à rencontrer. Si, à Bafoussam « ville-rurale », le risque était de ne pas observer tous les aspects de la pratique de la moto, à Douala, ma ville natale, le danger était de croire que tout m'était connu et ne plus prendre le temps nécessaire pour une observation « avertie ». Si connaître la ville était un avantage, ce fut aussi un handicap car un choix subjectif des lieux ou des centres d'intérêt s'opérait. Pour dominer cette subjectivité, il fallait accepter de poser un regard attentif sur des scènes qui nous semblaient banales. Pourtant, en y regardant de plus près j'ai fait des découvertes inattendues. Entre février et juin 2015, j'ai effectué 28 voyages entre Douala et Bafoussam. Les impératifs des rendez-vous et la participation à des conférences m'ont amené à changer de site d'étude chaque semaine, parfois même plus fréquemment. Cette impossibilité d'un suivi et d'une relative permanence auprès de nos enquêtés entraînait la perte de précieux contacts. Dans la seconde partie du séjour, j'ai donc réduit la fréquence de mes voyages. L'inconvénient de la formule a cependant été compensé par quelques avantages : la présence irrégulière sur les différents sites m'a permis d'y observer des faits différents, de formuler de nouvelles hypothèses, ce qui imposait de revenir pour les vérifier, les affiner, puis ensuite les comparer entre elles. Le travail ne s'inscrivant pas dans une optique comparative, mais plutôt complémentaire, il tirait profit de la découverte fortuite des pratiques différentes faisant naître des questionnements nouveaux. Dumez (2012) explique qu'en observant un fait surprenant, le chercheur est amené à formuler des hypothèses pour l'expliquer, ce qui enrichit et parfois modifie la vision des choses.

6.2 Conduire des enquêtes auprès des motos-taxis : de l'individu au groupe

Pendant quatre mois, j'ai conduit des enquêtes auprès des *motos-taximen*. Cette expérience fut passionnante et surprenante. Avec l'aide de mes encadreurs, j'ai élaboré un questionnaire à l'attention des *motos-taximen* ; après plusieurs discussions, une version finale d'une trentaine de questions a été validée. Je pouvais alors le soumettre. La première semaine je suis parvenu à le faire remplir par quelques *motos-taximen*. Très rapidement cependant, j'ai constaté que le questionnaire était insatisfaisant, parce que les *motos-taximen* étaient plus enclins à s'exprimer sur des thématiques auxquelles nous n'avions pas pensé pendant sa conception. De plus, il était trop limitatif et fermé, trop axé sur la perception de l'insécurité et du risque d'accident. Il fallait se rendre à l'évidence : il occultait des informations essentielles. Il fallait donc s'adapter, l'ouvrir en laissant le champ libre à tous les commentaires. Cette nouvelle approche était beaucoup plus longue. Prévu pour durer trois minutes, le questionnement devenait rapidement un entretien semi-directif d'un quart d'heure, en fonction de l'intérêt de l'interviewé pour nos travaux. Cette adaptation a produit des résultats très inattendus pour notre plus grande satisfaction, car des informations capitales filtraient.

Le questionnaire posait également un autre problème. Chaque fois que je le soumettais à un *moto-taximan*, tout le groupe en attente venait à nous. Tous étaient curieux de savoir ce qui se faisait, mais surtout qui le faisait, de crainte souvent que ce fût un « pion » du gouvernement, auquel cas il eût été expulsé immédiatement. Nous passions ainsi d'un entretien individuel à un entretien de groupe, la parole appartenant à celui qui s'imposait par le volume de sa voix ou son autorité. Dans cette cacophonie, pour recueillir les informations souvent très précieuses qui fusaient, il n'y avait pas d'autre choix que d'activer discrètement mon dictaphone. Dans ces débats de groupe « vérités », « contre-vérités », et des « opinions » collectives se bouscuaient. À la fin de chaque entretien, le groupe interrogé trouvait toujours étrangement un consensus, improbable quelques instants plus tôt. Il restait à savoir si la position du groupe primait sur celle de l'individu. Il fallait donc vérifier les informations ainsi obtenues collectivement, ce qui nécessitait de repérer les bonnes volontés que j'interrogeais à l'écart. Deux cas de figures se présentaient alors : soit l'opinion du groupe se confirmait, soit elle était rejetée, et donnait lieu à une réponse différente voire opposée.

La tournure que prenaient les entretiens de groupe avait le mérite d'ouvrir des champs inexplorés. C'est d'ailleurs ainsi que j'ai découvert que 75% des *motos-taximen* n'étaient pas propriétaires de leurs motos. Pourtant, dans les entretiens individuels, cette question recevait des réponses très floues. Au bout de deux entretiens de groupes, la chose ne faisait plus de doute. De même, c'est dans les débats de groupe que les véritables motifs des « bras de fer » avec l'administration ont été abordés. Cette question sensible était difficilement évocable individuellement par méfiance et par prudence, car certains me prenaient pour un policier en civil ou un supplétif de l'administration⁹. Avec la force du groupe et l'impossibilité d'identifier avec précision celui qui émettait un avis, les langues se déliaient. Les entretiens de groupe avaient toutefois une limite : il était impossible de savoir combien de personnes avaient participé aux échanges. Il fallait faire un choix entre les données qualitatives et quantitatives. Nous avons opté pour les premières. Il est important de souligner qu'à de nombreuses reprises, lors des entretiens individuels, nous avons été interrompus par les *motos-taximen* à l'approche d'un client. À Bafoussam, les entretiens de groupe ont été rares, les échanges individuels y ont eu plus de succès : ayant appris de nos échecs à Douala, nous laissons désormais le soin à l'interrogé de conduire la discussion. Conséquence de ce choix, certaines questions n'avaient plus lieu d'être et de nombreuses n'ont pas obtenu de réponses. Il fallut donc extrapoler en nous appuyant sur les entretiens de groupe et sur les résultats obtenus par des prédécesseurs.

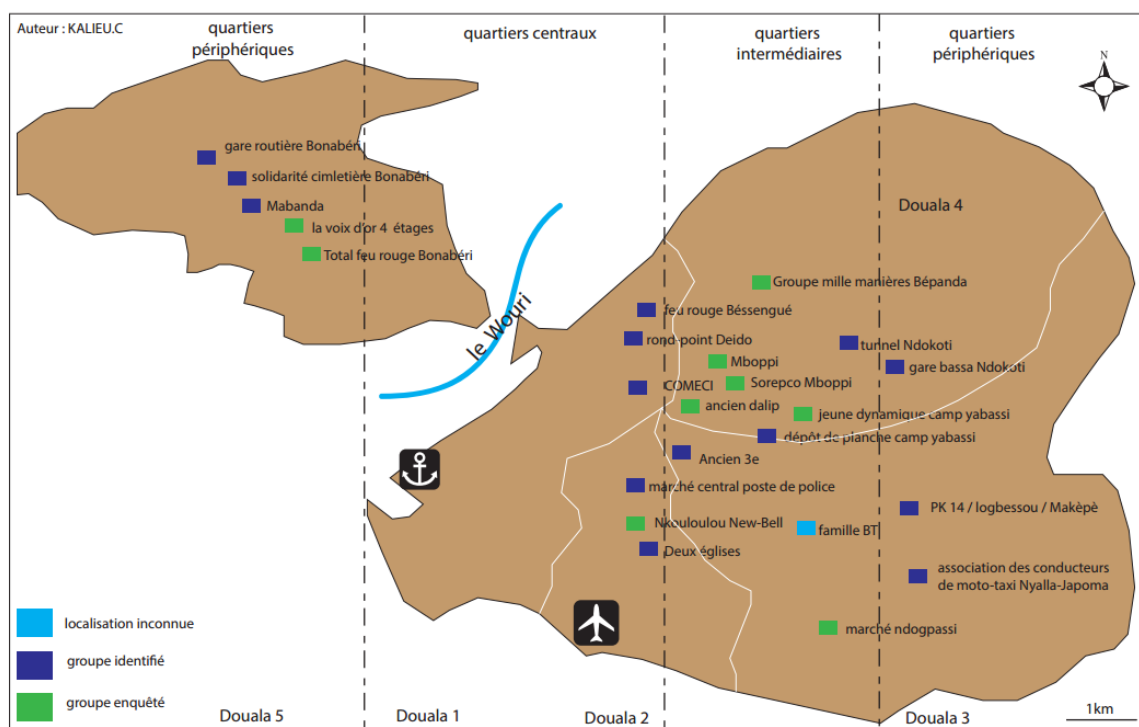
6.3 Les entretiens de groupes

Après avoir conduit avec un relatif succès des entretiens individuels et de groupes auprès des *motos-taximen* indépendants, à Douala et à Bafoussam, nous avons entrepris la seconde phase de notre programme. Cette fois, il n'était pas question de conduire des enquêtes globales sur un échantillon reparti dans toute la ville, mais de se consacrer aux groupes ou « camps motos » organisés. Un camp organisé est un rassemblement de *motos-taximen* ayant un point de stationnement unique et identifiable. Pour déterminer ce qu'était un « camp moto », nous avons élaboré une série de critères : port de chasuble, présence d'un bureau de représentants élus ou nommés, point de stationnement identifiable, pratique des activités extraprofessionnelles, existence d'un registre des membres, organisation de

⁹ Dans le monde des motos-taxis la prudence vis à vis des intrus est de mise. La crainte d'être infiltré est permanente : la vigilance est donc de rigueur.

réunions. En appliquant ces critères, j'ai dans une première phase repéré des points de stationnement et identifié les leaders, qui se sont hélas avérés inaccessibles. J'ai dès lors décidé d'interroger les membres des camps, sans distinction de « rang ».

L'intérêt que je leur portais a suscité une satisfaction perceptible. Ils tenaient là une occasion pour « prouver » et « démontrer » que tous les *motos-taximen* n'étaient pas logés à la même enseigne. Les adhérents au camp veulent se démarquer et se différencier des *motos-taximen* « délinquants », « voyous », « agressifs », « inconscients ». Appartenir à un groupe est une façon radicale de se désolidariser de la masse. En outre, cela rassure les passagers qu'ils transportent, et engendre une image positive de leur activité. En nous intéressant aux groupes, nous avons rassemblé des informations que les autres *motos-taximen* ne nous avaient pas fournies. La compilation de ces données constitue le matériau de base de notre thèse. Les motards de camps, parce qu'ils tenaient à nous laisser une bonne impression, répondaient à toutes nos questions et, si besoin, les commentaient en apportant des détails et en développant des aspects que nous avions minimisés.



Carte 1 : Localisation des groupes motos de Douala

6.4 Des usagers unanimes

Nous avons interrogé des usagers de la moto-taxi et des citoyens qui n'y ont pas recours. Au-delà du questionnaire qui avait été prévu, nous avons suscité un véritable débat sur la moto, pour confirmer notre principale hypothèse selon laquelle la moto-taxi est appréciée par l'immense majorité de la population. Lors de ces entretiens semi-directifs, nous avons essayé d'attirer l'attention des citoyens sur les inconvénients de la moto. En dépit d'une reconnaissance globale de sa dangerosité, il ressort qu'elle bénéficie du soutien de la population qui la considère comme la panacée du quotidien. Les multiples accidents, les altercations, le mépris des consignes de sécurité n'ont pas altéré cette image bienfaitrice que les populations ont de la moto. À la question de leur interdiction pour réduire les nuisances qu'elles engendrent, 98% (297 usagers ont été enquêtés) des répondants se sont déclarés farouchement opposés à une telle mesure. Cette volonté de maintenir la moto et les faveurs qu'elle récolte sont liées au service rendu. Elles cachent néanmoins une certaine méfiance. En fait, l'attachement, est d'abord le fruit d'une absence de choix. La moto est un mal nécessaire. Pour les usagers, le rapport bénéfice-risque est favorable aux *bend-skins*. Des entretiens avec les usagers, on retient qu'ils sont favorables à leur maintien en ville, mais avec une formation aux règles de sécurité et de conduite. Le témoignage des utilisateurs a contribué à la classification et à la catégorisation des *motos-taximen*.

6.5 Rencontre avec les acteurs : des propos divergents mais cohérents

Une place de choix a aussi été accordée aux acteurs institutionnels : membres des forces de l'ordre, élus, syndicalistes, professionnels, universitaires et représentants des organisations non gouvernementales. À l'occasion des entretiens semi-directifs avec les représentants de chacune de ces catégories, nous avons immédiatement constaté un décalage dans leur propos. Pour la police, la situation était sous contrôle, pour les gendarmes elle était dramatique et nécessitait une « répression méthodique », pour reprendre les mots du lieutenant-colonel Valère Nkoah. Pour les élus, le manque de moyen financier et l'absence d'un répertoire des *motos-taximen* rendaient toute action infructueuse. De surcroît, au fil des échanges avec les élus, il était difficile d'identifier l'autorité en charge de l'organisation et de la gestion du transport urbain. Pourtant, les communes et les communautés urbaines en ont la responsabilité depuis les décrets de transfert des compétences de gestion et

d'organisation du transport. Dans les faits, leur application est complexe et nuancée, parce que le pouvoir de décision est réparti entre le préfet représentant de l'État à l'échelle départementale, le sous-préfet représentant de l'État à l'échelle communale, le délégué du gouvernement, dont le pouvoir s'étend sur l'ensemble des communes de son territoire de compétence, et les élus. Cette fragmentation a pour principale conséquence une difficile coordination des actions et le chevauchement des pouvoirs. À titre d'exemple, à Douala, le préfet et le délégué du gouvernement organisent chacun de leur côté des opérations de saisies des motos-taxis en situation irrégulière : pour les « victimes », il est difficile d'avoir un interlocuteur ; il faut composer avec cette dichotomie. À Bafoussam, certains maires se sont désengagés de la gestion du transport arguant qu'il était du ressort du délégué du gouvernement. Cette situation est symptomatique de la difficile mise en œuvre, au Cameroun, de la décentralisation qui se heurte à cinq obstacles (EDOU, 2014) :

- l'insuffisance des moyens financiers propres dans la plupart des CTD¹⁰
- l'absence d'une culture de gouvernance locale et de démocratie participative
- l'insuffisance quantitative et qualitative des ressources humaines au niveau local
- l'inorganisation de la société civile, qui devrait être un partenaire important des CTD
- l'inadaptation des services déconcentrés de l'État, appelés à accompagner les CTD dans la réalisation de leurs objectifs de développement.

Face à ces problèmes, l'État a opté pour une approche pragmatique et progressive. Ainsi, trois principes sous-tendent le transfert des compétences qu'il a opéré au profit des CTD :

- **Le principe de subsidiarité** : les compétences sont transférées et exercées au niveau de l'échelon territorial le mieux approprié ou le plus proche des populations concernées. Aussi convient-il de distinguer les compétences dévolues aux régions de celles attribuées aux communes, sans oublier celles conservées à l'État.
- **Le principe de progressivité** : le transfert des compétences est étalé dans le temps et s'effectue par paliers.
- **Le principe de complémentarité** : l'État peut continuer à exercer lui-même les compétences qu'il a transférées. En clair, les compétences sont parfois exercées de façon concurrente par l'État, les régions et les communes.

¹⁰ CDT : collectivités territoriales décentralisées 92% des communes sont incapables de s'autofinancer (EDOU, 2014).

À Douala et à Bafoussam, la gestion du transport urbain revient de fait aux délégués du gouvernement, qui disposent de plus de moyens humains et financiers. Pourtant, ce sont les communes qui collectent les impôts versés par les *motos-taximen*. Tous les syndicalistes interrogés sur l'évolution et l'avenir de la moto-taxi se sont indignés du silence du gouvernement face à une urgence « vitale », qui ne retient guère l'attention de l'administration. Pour eux, si rien n'est fait, la moto et la jeunesse qui la pratique sans avenir vont devenir « la honte du Cameroun ». Cette opinion est réfutée par fonctionnaires rencontrés à Douala ; comme Julienne Tsafack¹¹, ils affirment que l'administration s'intéresse bien à cette activité contrairement aux apparences et à l'impression de laisser-aller qui s'impose. En fait, la situation de ces jeunes préoccupe les dirigeants, et les instances les plus élevées de l'administration. Si aucune solution définitive n'a encore été trouvée, la question des motos-taxis est au centre des débats, même si les troubles au Nord du pays ont contribué à un relâchement de la pression. Pour les ONG, l'État ayant démontré son incapacité à organiser le secteur, il est temps que la société civile appuie et accompagne la professionnalisation de l'activité pour que la sécurité de tous soit garantie. Pour rassembler notre matériau de recherche, les administrations connexes à l'activité des motos-taxis ont été sollicitées à savoir le ministère de la Jeunesse et le ministère de l'Emploi et de la Formation professionnelle. À Bafoussam, les responsables de ces ministères ont avoué leur incapacité à mettre en place une action nationale pour les motos-taxis. Le ministère de la Jeunesse a néanmoins constitué un réseau de délégués moto par arrondissement, pour les organiser et les rassurer sur les intentions de l'État.

6.6 Recherche bibliographique : la presse une mine d'or

Après avoir exploité à distance pendant une année entière la documentation disponible sur les transports informels et les motos-taxis, il me fallait confronter mes connaissances avec les réalités sur le terrain. Une des sources d'informations exploitées pour connaître l'actualité des motos-taxis était la presse. En quatre mois, j'ai dépouillé une centaine de livraisons de quotidiens, essentiellement la presse officielle : *Cameroon tribune*. Grâce à elle, nous avons actualisé nos informations sur les opérations de saisies, et d'identifications. *Cameroon tribune* a suscité notre intérêt sur des problématiques comme la fraude au permis de conduire et les nouveaux services offerts par les motos-taxis.

¹¹ Chef du département de la circulation et des transports de la communauté urbaine de Douala



Coupage de journal 2 : La crise du permis relayée par la presse © CT 2015

Sans fournir d'analyse complète, la presse a eu le mérite de nous conduire hors des sentiers battus. Le corpus bibliographique exploité souffrait d'une carence : le manque de document sur les motos-taxis et le transport à Bafoussam. Dans cette phase bibliographique ayant travaillé essentiellement avec des ressources numériques, l'accès aux données concernant Bafoussam était très limitée pour deux raisons : les travaux sur les motos au Cameroun étaient majoritairement consacrés à Douala, puis à Yaoundé dans une seconde mesure. Bafoussam n'avait pas bénéficié du même intérêt vu le nombre jugé très restreints de motos qui s'y trouvaient (5000 à Bafoussam contre 80 000 à Douala). À l'Université de Dschang et à la bibliothèque de l'institut de recherche pour le développement, nous avons réussi à obtenir des mémoires et quelques travaux réalisés par des chercheurs et des étudiants sur cette ville. C'est ce qui explique l'écart d'informations en notre possession entre Bafoussam et Douala. Alors que les travaux sur la capitale économique étaient nombreux et disponibles, ceux sur Bafoussam étaient rares et souvent méconnus. J'ai comblé ce manque par un important travail de terrain, passant plus de temps à Bafoussam pendant notre séjour¹².

6.7 L'inévitable dictaphone : l'affût du détail

Conduire des entretiens individualisés demande de la précision dans la collecte des données et un grand effort de synthèse. Dans le cadre de nos travaux de terrain, il n'était pas toujours possible de prendre des notes au vu de la diversité des personnes à interroger et de la sensibilité de la question. Pour contourner cet obstacle, nous avons décidé d'enregistrer discrètement nos entretiens. La quantité et la qualité des informations mises à notre

¹² La directrice du département des Transports urbains de Douala n'a pas pu mettre à notre disposition les études réalisées par ses services suite à une fausse manipulation qui a conduit à un formatage inadéquat de son disque dur.

disposition nécessitaient en outre plusieurs écoutes, surtout quand l'interviewer apportait des commentaires et des détails personnels qui nous avaient échappé au premier abord. Lors de notre visite à la direction de la sécurité du territoire (les services secrets), il nous a été interdit d'activer notre dictaphone ; seules les prises de notes étaient autorisées. Dès lors, nous avons réalisé que nous touchions là à une question de sécurité publique. Fort de cette expérience, les entretiens suivants furent réalisés en dictaphone caché. Cet outil s'est également révélé inévitable lors des entretiens de groupe avec les motos-taxis et des entretiens semi-directifs avec les autorités institutionnelles.

6.8 Rendre visible : de l'utilité de la photographie

Au-delà de sa fonction illustrative, la photo a été un outil d'analyse pour saisir des moments uniques et des choses que les mots, malgré leur puissance, ne sauraient traduire. L'analyse de certains détails et l'identification des spécificités n'ont pu se faire qu'à l'aide de la photographie. Une fois la tournée quotidienne achevée, le décryptage des photos occupait les soirées ; grâce à ce travail de re-observation, bien des doutes tombaient et de fausses évidences se délitait. Nous avons en outre comparé nos clichés avec ceux d'autres photographes pour déterminer si les faits étaient similaires. La photo a été au centre de notre démarche. Sans elle, il nous aurait été impossible, par exemple, de dresser avec précision la typologie des « écosystèmes » de la moto et d'établir la diversité des « camps motos » organisés.

6.9 Observations tactiques : voir ce qui n'est pas montré

Si les entretiens donnent des informations précises, l'observation permet de formuler de nouvelles interrogations et de nouvelles hypothèses. Cette immersion quotidienne s'est avérée capitale. Suite à nos observations, nous avons établi la carte spatio-temporelle des motos, ainsi qu'une cartographie de leur occupation du temps, des zones de conflits et des points de stationnements. La représentation de leur « écosystème » n'a été possible qu'ainsi. Les stratégies d'occupation de la voie par les deux-roues et la fragilité du piéton nécessitaient l'immersion. L'observation offre en outre la possibilité de vérifier et de comparer les détails sur d'autres sites. Cette approche comparative a favorisé l'établissement d'une typologie des « espaces de la moto » et de la diversité des services. Se limiter aux entretiens avec des opérateurs aurait été une erreur car les *motos-taximen* ne

perçoivent ou n'accordent pas toujours l'importance à certains éléments révélateurs de la complexité des choses et de leur niveau d'organisation. Ce qui leur semble normal, évident, logique apparaît aux yeux du chercheur comme une originalité. C'est le cas de la spécialisation des « services motos » et du découpage territorial de leur desserte. Cette carte mentale, qu'ils se sont constituée, leur semble une évidence, pourtant elle traduit une capacité à s'adapter et à rentabiliser leur activité. Seule l'observation, croisée avec des questions précises, nous a permis d'identifier ces éléments supplémentaires.

6.10 Les sites étudiés : de la vision technicienne à la vision humaniste

Travailler sur une thématique aussi vaste que les motos-taxis implique d'avoir une connaissance fine du territoire d'étude et de pratiquer le terrain. Pour mener à bien cette recherche dans deux villes, il a fallu procéder à une sélection des sites pour nous concentrer sur les plus intéressants. Le choix ne s'est pas fait de façon *apriorique*, mais en fonction de nos observations, parfois de notre ressenti. Nous avons alors procédé à une classification par ordre d'importance. Une fois ces choix opérés, nous avons parcouru les axes préalablement identifiés comme importants, notamment parce qu'ils concentraient un intense trafic des motos. Parcourir ces axes à pied avait pour objectif d'analyser le système de conduite des motos-taxis et des usagers motorisés. De cette observation, nous sommes arrivés à la conclusion que les motos et les motos-taxis n'étaient en réalité qu'un amplificateur : la moto démultiplie les problèmes de circulation, elle n'en est pas l'origine. Elle est une partie du dysfonctionnement. Cette découverte a remis en cause notre conception de la gestion et de la planification des transports urbains, certains que nous étions jusque-là que la réponse pour réorganiser le trafic et réduire les nuisances résidait dans l'aménagement de la voirie. Après avoir analysé durant des mois le trafic et le comportement des usagers, nous sommes arrivés à la conclusion que poser le problème de la mobilité urbaine par la technologie, au travers d'une vision technicienne, était inefficace, parce que le principal maillon du fonctionnement optimal des systèmes de mobilité était l'homme. Aborder la question des motos-taxis en nous focalisant sur le support de transport, comme nous l'avions fait au début de notre recherche, était une erreur. Ce constat a donc conduit à une redéfinition de notre problématique et des hypothèses de recherche. L'observation des axes de circulation structurant a été complétée par celle des points de stationnement. La combinaison de ces deux visions a abouti à la cartographie précise des lieux encombrés du trafic, de leur cause

et des solutions envisageables. L'observation du site et du trafic a remodelé notre thèse : d'une vision aménagiste et technologique, nous avons migré vers une vision humaniste. À Douala, nous avons concentré nos investigations à Akwa (quartier commercial) et dans les quartiers périphériques de la première couronne - Bépanda, Bonamoussadi, Makèpé, New-Bell. Les quartiers préurbains tels que Japoma et Nyalla ont été parcourus rapidement. L'aire urbaine de Bafoussam, inférieure à celle de Douala, a bénéficié d'une étude plus fine des quartiers centraux - Tamdja, Djeleng, Marché A, Marché B - et de la zone commerciale. Les quartiers périphériques ont été étudiés, mais la faible présence des *motos-taximen* en ces lieux, nous a décidé à focaliser notre attention sur les zones centrales.

7 Organisation du document

Ce manuscrit est composé de trois parties. La première et la deuxième comportent deux chapitres. La dernière, quant à elle, n'en a qu'un. Cette structuration en trois blocs permet au lecteur de suivre chronologiquement la progression de notre analyse.

7.1 Première partie : genèse et sédimentation de la moto-taxi

Cette partie introductive permet de situer la moto-taxi à l'échelle continentale. Elle rassemble, compile et analyse les conditions qui ont permis l'apparition de la moto-taxi en Afrique. Ce rappel historique nous semble nécessaire, parce que l'usage de la moto n'est pas une fonction autonome mais la combinaison de facteurs. C'est la fusion de nombreux faits et événements *a priori* sans liens, qui ont permis à la moto de s'introduire dans la vie et les habitudes des populations. Cette partie rappelle et précise que la moto n'est pas une exclusivité du Cameroun. Sous sa forme commerciale, elle existe dans une douzaine de pays. En dépit des facteurs locaux, qui ont permis des développements particuliers dans différents pays africains, des traits communs subsistent. Les spécificités de chaque territoire ne sont ni à minimiser, ni à généraliser. Le second chapitre de cette partie présente les conditions de sa « durcification » au Cameroun. À la différence du premier, il s'inscrit dans un passé proche et identifie les conditions qui permettent à la moto-taxi de se maintenir, de se diversifier et de se développer. La sédimentation résulte de l'association d'éléments endogènes et exogènes.

7.2 Deuxième partie : espaces et organisation des *motos-taximen*

Après une partie historique, nous abordons une section plus contemporaine avec l'analyse des micro-centralités (PRANLAS-DESCOURS, 2000) conçues et générées par la moto-taxi. Elle plonge le lecteur au cœur de l'activité. C'est un voyage dans le monde des transporteurs urbains en moto. Tous les aspects de leur métier sont décryptés et étudiés, de leur mode de vie aux logiques de dessertes, en passant par les contrats qui les lient au « patron ». Plus qu'une étude monographique, c'est une analyse de tous les segments de ce métier. Ce positionnement scientifique est simple : c'est à l'individu que nous nous intéressons ; il est inscrit dans son temps et campé dans un quotidien qu'il a construit (MASSOT, 2010). Nous mettons particulièrement l'accent sur leur « territoire » parce qu'il est méconnu. Les différences existantes entre les opportunités, les revenus, les individus, leurs activités, les origines socio-économiques et éducationnelles influencent fortement les modèles d'occupation de l'espace. L'image actuelle de la moto vue par les usagers se résume en un mot : stationnement anarchique. Cette partie permet de comprendre les logiques d'occupation et de conquête. Les stratégies de capitalisation, les inégalités de revenus et de ressources cognitives ainsi que financières sont également largement traitées ici (ibid.).

7.3 Troisième partie : le piéton au centre de nos préoccupations

L'infrastructure, spécialement la voirie urbaine, ne peut continuer à être uniquement considérée comme un élément de circulation et de transport. Chacune de ses composantes - une rue, une ligne de chemin de fer, une autoroute - est aussi un lieu. Un lieu de circulation évidemment, mais aussi un lieu avec ses limites et ses qualités que l'on peut saisir de manière statique ; il est donc nécessaire de l'appréhender comme un espace que l'on traverse avec une certaine vitesse mais aussi comme un espace dans lequel on est, et on vit (BARANESS, 2000). Mon manuscrit se termine par une série de recommandations. Parce que se déplacer est intrinsèquement lié au vivant. La rue se révèle un espace d'articulation de fonctions : habitat, commerce, activités artisanales et de proximité et aussi de circulation des modes doux ou motorisés, collectifs et individuels (GOURDON, 2000). Cette combinaison des usages, si mal organisée à Douala et Bafoussam, est à l'origine de nombreux dysfonctionnements dans cet espace d'interpénétration des usages. La question placée au cœur de ce chapitre est celle de la place du piéton et de la moto. Pour pacifier et apaiser les

rapports avec les modes doux, fragilisés en permanence et mis en danger, ce chapitre propose des pistes de réflexion et des actions localisées pour redonner la ville aux piétons et garantir la sécurité des transporteurs par moto. La complexité et la diversité des cas ne nous autorisent pas à proposer des solutions globales, raison pour laquelle cette dernière partie oriente ses recommandations vers des cas précis ayant retenu notre attention par leur dangerosité.



Carte 2 : Organisation administrative du Cameroun © atlas national du Cameroun

PARTIE I. DE L'ÉMERGENCE À LA SÉDIMENTATION DES MOTOS-TAXIS

Cette partie introductive présentera les territoires d'études, retracera les facteurs et les conditions qui ont permis l'essaimage de la moto en Afrique et plus particulièrement au Cameroun. Plus qu'une chronologie, il est question de comprendre, au-delà des apparences souvent trompeuses, les logiques des acteurs en présence au début de l'activité et les événements qui ont permis aux deux roues de s'inscrire durablement comme une offre de transport « incontournable ». En Côte-d'Ivoire c'est la crise des années 2000 qui a favorisé son éclosion ; au Cameroun, c'est la combinaison de plusieurs facteurs qui est à l'origine de sa diffusion. Appréhender et analyser la genèse de la moto-taxi est nécessaire pour saisir les enjeux et les défis actuels de cette activité.

CHAPITRE I. LA MOTO-TAXI UN PHENOMENE *MADE IN AFRICA*

SECTION I. De la ville coloniale à la ville contemporaine : aux sources de l'économie de proximité

La ville est ancienne et enracinée en Afrique. Elle a existé depuis l'antiquité et a joué un rôle centripète de concentration du pouvoir, de l'économie et de la culture, mais également un rôle centrifuge de diffusion de ces mêmes données. Elle a été le moteur de la civilisation¹³. Si les villes précoloniales ont joué un rôle fort important et parfois déterminant, elles n'en étaient pas moins rares et peu peuplées, ce qui a conduit abusivement la plupart des urbanistes des années postcoloniales à la conviction qu'en dépit de quelques caractères urbains, il ne s'agissait pas de « vraies villes » (COQUERY-VIDROVITCH, 2006)¹⁴. D'une manière générale, les puissances coloniales se sont contentées de sélectionner un certain nombre d'entre elles, au détriment de beaucoup d'autres jugées sans intérêts. Nous pouvons citer à titre exemple des grands marchés commerciaux tels que Bobo-Dioulasso et Ouagadougou. Bobo-Dioulasso est restée un grand centre économique, et Ouagadougou est devenue la capitale de la Colonie, puis de l'État burkinabé, parce que leur situation dans la nouvelle organisation était pertinente et leurs fonctions évidentes (ibid.). Les colonisateurs ont assurément supprimé beaucoup plus de villes qu'ils n'en ont créées. Même si certaines ne correspondaient pas aux critères que l'Europe prenait en considération.

À l'heure actuelle, l'existence même de ces villes qui ne ressemblent pas aux villes occidentales, constitue un défi pour les spécialistes, contraints de remettre en cause nombre de concepts. Les villes de la colonisation furent, par définition, les lieux où les colonisateurs décidèrent de s'établir et d'introduire la « modernité » de l'époque. S'ils ne les créèrent pas toutes, en revanche toutes furent transformées profondément¹⁵ (op.cit.). L'urbanisme colonial s'est greffé ou superposé à un urbanisme plus ancien qui répondait à d'autres règles. En Afrique comme ailleurs, on ne peut comprendre une ville, une métropole si on

¹³ Retranscription d'une conférence donnée par Catherine Coquery-Vidovich le lieu et la date nous sont inconnus

¹⁴ Les colonisateurs ont créé peu de villes et généralement pour des raisons stratégiques ou militaires. La ville de Nairobi, est devenue la capitale du Kenya, car elle était le terminus intérieur de la voie ferrée de pénétration construite à partir de Mombasa. Il est cependant arrivé que par la seule présence des administrateurs blancs, un village soit promu au rang de poste administratif et de ce fait appelé à devenir une ville.

¹⁵ Loin d'être créée de toutes pièces, la ville coloniale s'inscrivait dans un passé dont les héritages cumulés eurent à se combiner à ce nouvel apport.

exclut de l'analyse son histoire. L'héritage politique, morphologique, culturel et sociologique sont des éléments qui font son identité : ces acquis relèvent de la longue durée, ils ne se limitent pas au legs colonial. Pour comprendre les raisons et les facteurs de la réappropriation de la ville par les Africains, pour la « faire » ou la « refaire » à leur image, nous devrions nous tourner vers le passé pour analyser les mécanismes et les pratiques à l'origine de la ville contemporaine.

C'est sans conteste l'impérialisme colonial qui introduisit la révolution urbaine la plus visible. La plupart du temps, les changements n'intervinrent pas de façon brutale, mais résultèrent d'ajustements progressifs provoqués par l'attraction urbaine d'activités mercantiles en expansion. Cette mue s'est faite dans la souffrance et parfois le sang. Durant la période coloniale, les villes africaines ont connu le paradoxe. La nécessité absolue du travail des Africains, et le mépris de ces derniers (COQUERY-VIDROVITCH, 2006). Ce qui a conduit à confondre les modèles urbains avec l'ordre moral et social. La ségrégation spatiale et résidentielle naquit avec la colonisation, la ville blanche étant séparé de la ville noire par un *no man's land* de fait. Jusqu'à la proclamation de l'indépendance en 1960, Douala et Bafoussam se présentaient comme le résultat de deux grandes visions : la vision locale et la vision européenne. Elles se sont toujours opposées et eurent des conséquences sur l'organisation humaine et spatiale.

1 Douala, de la terre des Duala à la Ville de Douala

Conglomérat de villages de pêcheurs, Douala, favorisée par sa situation géographique, est très vite devenue un port commercial important dans le golfe de Guinée : sa population augmentant, elle devint rapidement une ville, qui attira l'attention des colons français à la fin du XIX^e siècle (GOUELLAIN, 1973). Leur arrivée bouleversa l'organisation sociale et spatiale tout en confortant Douala dans son rôle commercial voué aux produits agricoles. Son visage, à l'instar d'autres anciennes villes coloniales, est le résultat d'une imbrication entre les formes précoloniales, les aménagements impulsés par les colons et les extensions urbaines postcoloniales. La superposition de ces trois formes influe la mobilité urbaine, telle qu'elle est conçue, réalisée et perçue au quotidien par les citoyens de longues dates comme par les nouveaux venus.

L'ensemble des premiers villages duala porta d'abord le nom de *Cameroon-Town* et, ensuite, celui de *Kamerun*, mot tiré du portugais *camaroes* (crevettes)¹⁷. Dans le commerce avec les européens, les Bojongo furent supplantés par les Duala qui surent devenir d'authentiques intermédiaires, organisant l'exportation, l'importation et assurant les échanges entre les navigateurs et les peuples de l'*hinterland*. L'introduction des marchandises et la transformation mercantile des biens locaux préparèrent et fondèrent le processus colonial proprement dit. La collecte des denrées se déroula à un niveau presque industriel. Les produits exportés par les coloniaux firent l'objet d'une prospection et d'un conditionnement qui les transforma, les apparentant à des marchandises manufacturées. À l'issue de cette collaboration de fait, les populations locales ressentaient, la présence constante du conquérant qu'elle que fût la distance à laquelle il se tenait. Le produit industriel fut assurément l'instrument de cette omniprésence du colon.

1.2 Occupation européenne et déguerpissement des Duala

La position stratégique du *Kamerun* et le commerce florissant suscitèrent la convoitise des colons allemands. Leur arrivée s'accompagna rapidement d'un aménagement autoritaire, qui engendra une ségrégation entre eux et les autochtones. Au début de la mise sous protectorat du *Kamerun*, la future ville ne comprenait donc que des quartiers Duala et Bassa'a. Toutefois, avant cet événement, la mission protestante avait obtenu quelques emplacements pour le temple et des habitations. Les firmes allemandes avaient également réussi à s'en faire accorder. Avant la signature du traité, les bateaux fixés en permanence dans l'estuaire servaient de résidence, de bureaux, d'entrepôts et de comptoirs aux européens. Avec le traité germano-duala du 12 juillet 1884, le colonisateur imposait sa souveraineté sur les hommes et sur leurs terres¹⁸. Dès la signature du traité, l'Empire allemand dépêcha des fonctionnaires, des militaires, bientôt suivis de commerçants, de planteurs et d'entreprises de travaux publics. Cette première occupation fut vraisemblablement fort bien menée, avec l'accord des Duala. Une décennie suffit pour créer

¹⁷ Les crevettes abondaient à l'embouchure du fleuve Wouri

¹⁸ Déjà on voit la différence essentielle entre les occupations duala et européenne : la première prenait appui sur le sol, la seconde sur les hommes. L'exercice de la nouvelle souveraineté coloniale allait susciter beaucoup d'étonnement chez les Duala qui découvraient alors en leur partenaire un personnage nouveau : le colonial. Il fallut près de trente années avant que les effets du pouvoir colonial sur la société duala se manifestât pleinement et irréversiblement. Le colonisateur, fidèle à l'esprit du traité, exerça une suprématie incontestée sur les hommes, les groupes, les sociétés, sur les colonisés pris individuellement, ce qui les rendit égaux entre eux vis-à-vis du colonisateur (GOUELLAIN, 1973).

un quartier allemand représentant le premier noyau urbain de type colonial. Ce quartier disposait d'ateliers, de lieux de loisirs, et d'un *wharf* (une jetée au bord de la mer) dont il reste encore beaucoup de bâtiments et pratiquement toute la voirie.



Photo 2 : Le port de Douala pendant l'occupation allemande © flirk.com

Les Duala refoulés s'installèrent le long de la rive gauche, dans le quartier Akwa. La voie pour l'édification du port et l'installation des colons de plus en plus nombreux était ouverte. À la différence de la première installation dans le quartier de Joss, caractérisée par une forte densité, l'occupation d'Akwa fut discontinuée. Pendant les deux premières décennies, un seul quartier européen avait été réalisé, aussi songea-t-on vingt ans après le traité germano-duala à la création d'une ville moderne. En 1906, on projeta une expropriation à Bonabéri pour construire la voie ferrée allant du port au mont Manengouba. En 1910 eut lieu une nouvelle expropriation, afin de régler la ségrégation et de construire le chemin de fer du centre. Par cette nouvelle opération, il s'agissait d'obliger les Duala à reculer vers l'intérieur des terres et de les séparer des quartiers européens par une *Freie Zone*, (couloir d'un kilomètre de large) qui ferait office de *no man lands*. En 1913, La réalisation du *Gross-Duala* dépassait tout ce qui avait été créé jusque-là. Dès lors, il fut décidé d'expulser les Bell du premier plateau et de les transférer vers un New-Bell¹⁹. Ce nouveau quartier fut successivement occupé par les autochtones, les étrangers de la ville et les néo-citadins venus

¹⁹ New-Bell (comptait 61 000 habitants en 1956), abrite environ 250 000 habitants de nos jours. New-Bell, est devenu le laboratoire des services urbains de proximité comme de l'économie populaire, cet héritage de la débrouille s'inscrit encore dans ce quartier populaire et peuplé où vivent de nombreux *motos-taximen*. C'est le quartier le plus densément peuplé de la ville avec 472h/bts au km².

des campagnes. En 1916, après le partage du Cameroun entre la France et l'Angleterre, l'idée d'une *Freie Zone* aussi importante que celle prévue à l'origine fut abandonnée. Néanmoins, l'idée d'une ségrégation fut conservée.

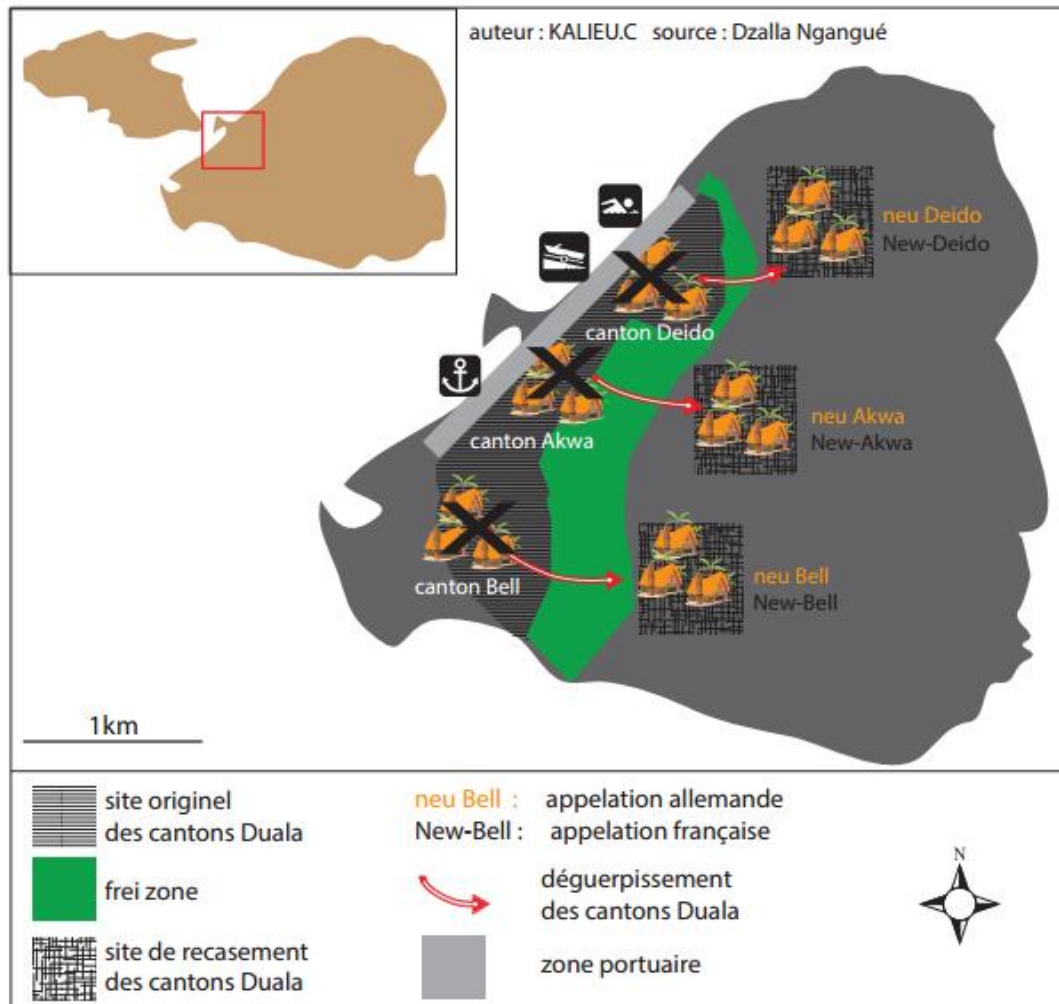


Figure 1 : Schéma de relocalisation des cantons Duala © R Gouellain, cité par Mainet

1.3 Douala, le siège des firmes transnationales

À l'instar de bien d'autres villes africaines, la croissance de Douala devenue capitale économique a continué et s'est même accélérée après l'indépendance. La majorité des entreprises du pays y ont leur siège social. L'explication d'une telle concentration est historique et directement liée aux décisions d'investissements des firmes transnationales (FTN), largement représentées dans la ville. La longue présence française a fait d'elle la principale ville du pays. Les FTN y avaient développé des stratégies pour renforcer leur pouvoir économique (MAURICE, 1984). Les raisons pour s'implanter à Douala étaient

diverses : la pénétration du marché intérieur, le développement des industries minières, pétrolières, agro-alimentaires, et l'exploitation des matières premières. Ainsi Douala assurait une fonction de coordination pour ses entreprises souvent situées à l'étranger.

L'installation des centres directionnels à Douala s'imposait comme une évidence pour les compagnies coloniales, comme la SCOA et la CFAO²⁰, dont l'activité consistait depuis toujours à importer des produits manufacturés français, et à exporter des denrées agricoles africaines (ibid.) L'implantation des directions à Douala relevait de trois raisons principales :

- Douala est directement reliée à l'Europe par les voies maritimes et aériennes. Toutes les autres relations sont en outre plus rapides à partir de cette ville. Dans la mesure où la coordination des activités est assurée depuis l'Europe, il est impératif qu'une communication régulière puisse s'établir avec le Cameroun.
- Pour les entreprises réexportant une partie de leur production en Europe, Douala est une étape obligatoire. La régularité des échanges commerciaux impliqués par cette forme d'organisation de la production y nécessite une présence directionnelle.
- Douala, ville produite par la colonisation, constitue un marché potentiel privilégié que ne sauraient négliger les entreprises intéressées par le marché intérieur camerounais.

Mais, à elle seule, la stratégie des entreprises multinationales n'explique pas la croissance de Douala.



Photo 3 : Une rue de Douala vraisemblablement vers 1960 pendant le défilé commémorant les indépendances. Au premier plan on remarque le logo de la multinationale mobil devenu Oilibya © flirk.com

²⁰ CFAO : compagnie française de l'Afrique occidentale, SCOA : société commerciale ouest africaine

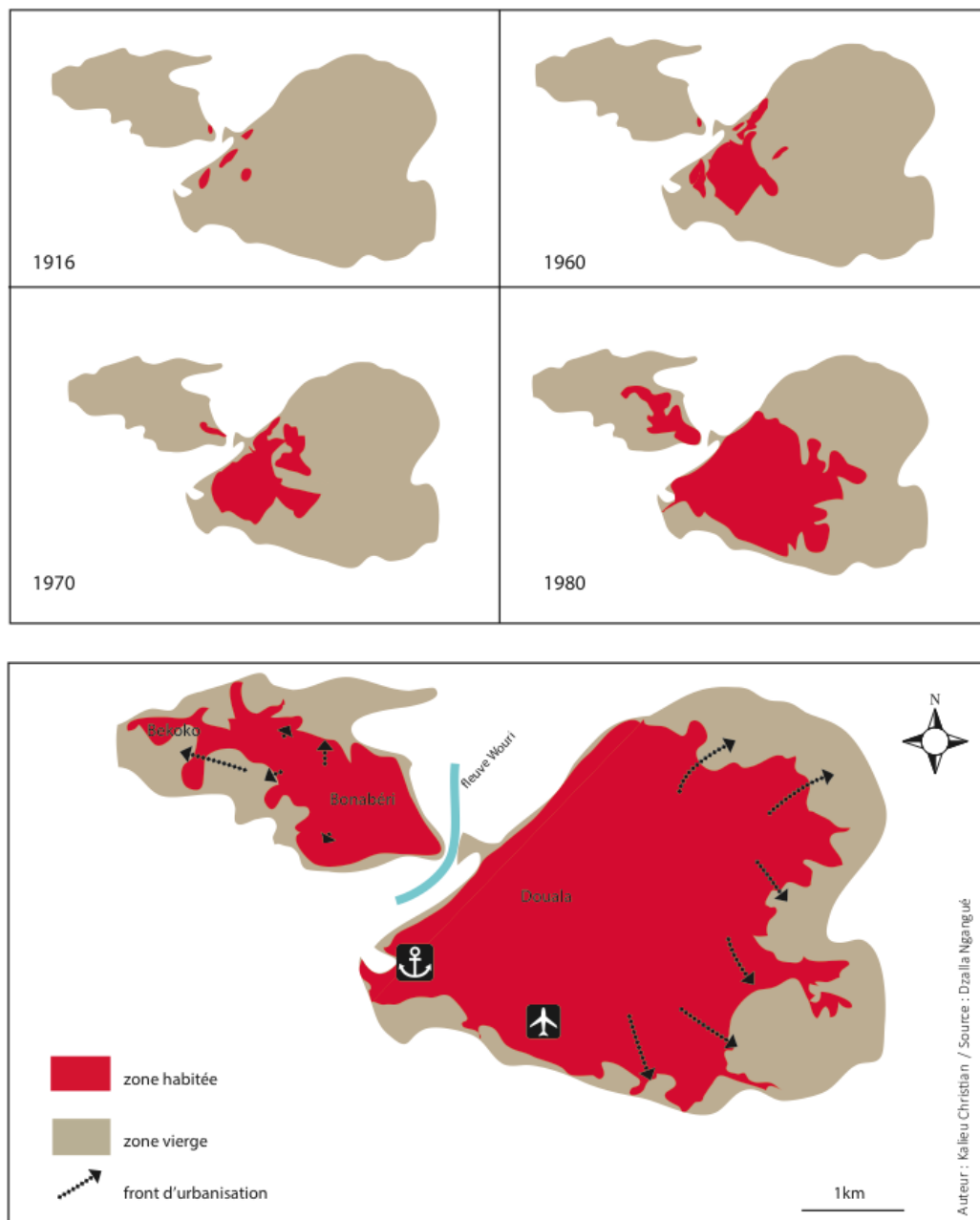
1.4 Faire face à une démographie soutenue et à une expansion spatiale

Alors que les colons s'étaient attachés à réserver l'accès à la ville pour la main-d'œuvre nécessaire au fonctionnement de leurs services et à une poignée de commerçants (accentuant par là le clivage rural-urbain), lors de l'Indépendance les villes devinrent un nouveau lieu d'opportunités pour les habitants du monde rural. Cette croissance n'a cessé de s'accélérer jusqu'à aujourd'hui (ROBINEAU, 2013). En 1916, Douala comptait 15 255 habitants. Au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, sa population était estimée à 50 000 habitants. Elle atteignait 170 000 habitants à la veille de l'indépendance et 400 000 habitants en 1976²¹. En 1982, Douala comptait 647 165 habitants. La même année, le bureau d'études URBANOR accordait à son agglomération un taux d'accroissement annuel moyen de 8,5 % (FADOUE, TCHIADEU, & MBAHA, 2007). Elle passe ainsi du stade de la grande ville à celle de métropole, regroupant désormais 2 464 000 habitants. La croissance annuelle de la ville, nullement maîtrisée, est estimée à 100 000 habitants. Elle prend majoritairement la forme d'un étalement urbain (TALAGRAND & BAYLE, 2013). Ce développement démographique s'explique en partie par l'attraction de Douala en tant que ville économique et commerciale liée à sa fonction de « porte d'entrée du Cameroun » et de ville à forte production, notamment au travers de ses activités industrielles (NGOTHY, 2010).

Douala est confrontée à deux questions : comment améliorer les conditions de vie des habitants et comment accueillir de nouvelles populations à court et moyen terme ? La ville s'est développée majoritairement sur sa rive gauche. Douala s'étend sur une superficie de 210 km²; 180 km² sont occupées dont 115 affectés aux habitations. La contrainte géographique du double estuaire implique un éloignement accru des limites de la ville par rapport à son centre originel. Cette extension accélérée se fait hors du bassin naturel de la ville à l'Ouest (Bomono, Dibombari) et surtout à l'Est sur la rive gauche de la Dibamba, en direction d'Édéa, où la pression foncière est déjà vive. Cette croissance démo-spatiale sans précédent a lieu dans un contexte de triple crise : une dégradation du site, une forte congestion liée à l'augmentation des déplacements, des problèmes d'accès à l'emploi et à un logement décent. De vastes quartiers se sont développés loin des voiries aménagées. Ces zones enclavées sont sous-équipées. Les difficiles conditions de déplacement et de mobilité

²¹ Date du premier recensement général de la population du Cameroun

quotidienne représentent un facteur d'exclusion et une contrainte pour les populations riveraines qui, pour 80%, vivent à plus de 250 mètres d'une voie bitumée. À l'horizon 2025, la population est estimée à 4 millions d'habitants et l'occupation des sols devrait se situer entre 280 et 310 Km². L'accès à l'offre de transport demeure en outre une préoccupation majeure, car les populations qui s'éloignent du centre-ville en sont dépourvues²². Cette onde de croissance du centre vers la périphérie est à l'origine de plusieurs problèmes, mais spécialement de ceux liés à la mobilité urbaine.



Carte 3 : Évolution spatiale de Douala 1916-2015

²² Douala dispose de 1 800 km de voies dont seulement 470 km sont revêtues.

2 Bafoussam, capitale agricole et terre des Bamiléké

Installés dans la plaine Tikar vers 1200, les Bamiléké²³, se désorganisèrent à la mort de leur dernier chef, le Roi Ndéh, et lors du départ des princes Yendé²⁴ et Ncharé. Le premier traversa la rivière du Noun et donna naissance à la dynastie Bafoussam, tandis que le second fonda le royaume Bamoun dans la plaine du Noun. De Bafoussam²⁵ naitront beaucoup d'autres villages bamiléké : Baleng, Balengou, Bandjoun notamment, créés entre le XIVe et le XIXe siècle. Seulement un ou deux villages naîtront au XXe siècle (TOUKAM, 2008). La conurbation de Bafoussam s'est formée à partir du noyau dense originel datant de la création de la chefferie.

2.1 La caféiculture et la fertilité du sol, facteurs du développement du pays Bamiléké

La croissance de Bafoussam et du pays bamiléké doit beaucoup à l'exploitation du café. Le succès d'une des rares coopératives de commercialisation, l'UCCAO²⁶, est fréquemment associé à sa richesse (HARRE & GAZEL, 2010). Par le commerce du café, les Bamiléké ont conquis l'économie du pays. L'acquisition des entreprises appartenant antérieurement aux Européens leur a également permis d'amasser des capitaux qui furent réinjectées plus tard dans le développement de la région.

L'intérêt porté par les Bamilékés aux cultures vivrières a également été décisif dans le développement de leurs villes. En effet, l'urbanisation rapide du pays a suscité une forte demande de produits vivriers, que la fertilité et la qualité de leurs terres leur a permis de satisfaire : le pays Bamiléké s'est alors positionné comme le grenier des grandes métropoles. Ainsi, il a assuré une part sans cesse croissante de l'approvisionnement de Douala, de

²³ Le mot bamiléké est vraisemblablement selon l'explication avancée par J. DESPDIS et J.P. NICOLAS, créé par les Européens, ignoré à l'origine par les gens qu'il désigne. Les Allemands sont arrivés à l'ouest Cameroun par la région de Bamenda situé au Cameroun Occidental où ils recrutaient leurs informateurs. Le pays bamiléké moins élevé que celui de Bamenda et, vu de là, apparaît comme une terre basse. Arrivés sur la ligne de crête des Bamboutos, les Allemands demandèrent à l'interprète Bali comment s'appelaient les habitants du Pays qui s'étendait à leurs pieds "Ba-mo-lake" répondit-il, c'est-à-dire littéralement "les gens-du-bas". Ce terme est devenu dans la bouche de l'Européen, par déformation, bamiléké. On appelle aujourd'hui Bamiléké l'ethnie dominante de la région ouest. Telle est l'origine du mot bamiléké (DONGMO, 1971).

²⁴ Certaines sources attribuent la fondation de Bafoussam à *Fo Njonvoum* venant de la plaine Tikar.

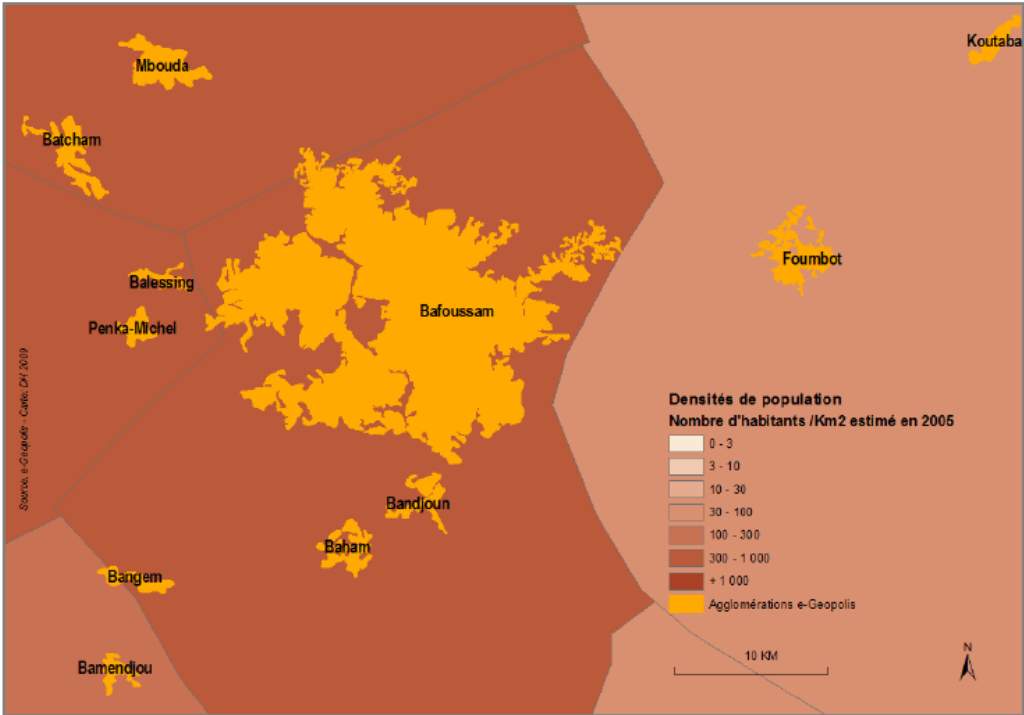
²⁵ Bafoussam vient de *fussep* qui signifie « *les gens assis sur une richesse ou un trésor* ». Bafoussam serait une mauvaise occidentalisation de *fuh'sep* signifiant « on gagne plus en vendant en détail qu'en gros ». D'après cette version, les Bafoussam seraient « le peuple des gens qui achètent en gros et revendent en détails ».

²⁶ UCCAO union centrale des sociétés coopératives agricoles de l'ouest

Yaoundé, et de contrées situées bien au-delà, jusqu'au nord du Gabon. Tous ces éléments permettent de comprendre que Bafoussam soit plus solidement intégrée à sa région que toutes les autres villes. Une base d'accumulation nationale s'est ainsi créée, par une certaine couverture du marché intérieur et par la maîtrise de la caféiculture. À Bafoussam, comme dans les régions rurales denses des hautes terres d'Afrique centrale, l'urbanisation a engendré des conurbations. Ce phénomène a provoqué le renouvellement du semis urbain fait autrefois de villages bien identifiés, au profit d'une forme urbaine en tache.



Photo 4 : Stand de dégustation de café à Bafoussam © Kalieu 2015



Carte 4 : Conurbation de Bafoussam © e-Geopolis 2009

2.2 Dynamique spatiale

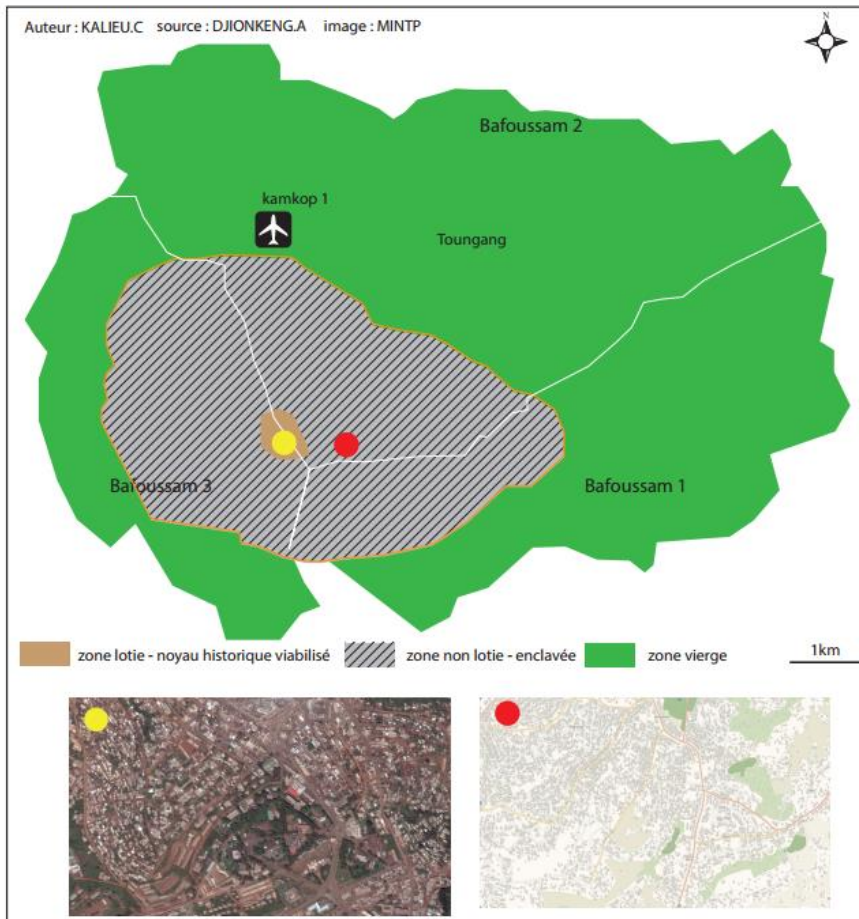
Après la division du Cameroun, les Français décidèrent d'installer un poste administratif sur les hautes terres de l'ouest. Ils choisirent alors Bandjoun. Mais pour des raisons stratégiques et par souci de préserver son autorité, le roi des Bandjoun, Fotso II, les persuada de s'établir dans le village voisin : Bafoussam. Les Français optèrent alors pour ce site situé à l'intersection de trois chefferies (Bafoussam, Baleng, Bamoungoum) qui, de plus, dominait toute la région. Située au sommet d'une colline, Bafoussam prit l'appellation de « colline administrative de Bafoussam » (DJIOKENG, 2014). En 1925, la ville fut créée pour servir de base coloniale dans la province de l'Ouest-Cameroun. Elle fut bâtie loin des cases autochtones. La zone coloniale et le reste de la ville furent délimités par un cordon sanitaire. Les deux entités urbaines constituèrent respectivement la « ville » et la « cité ».



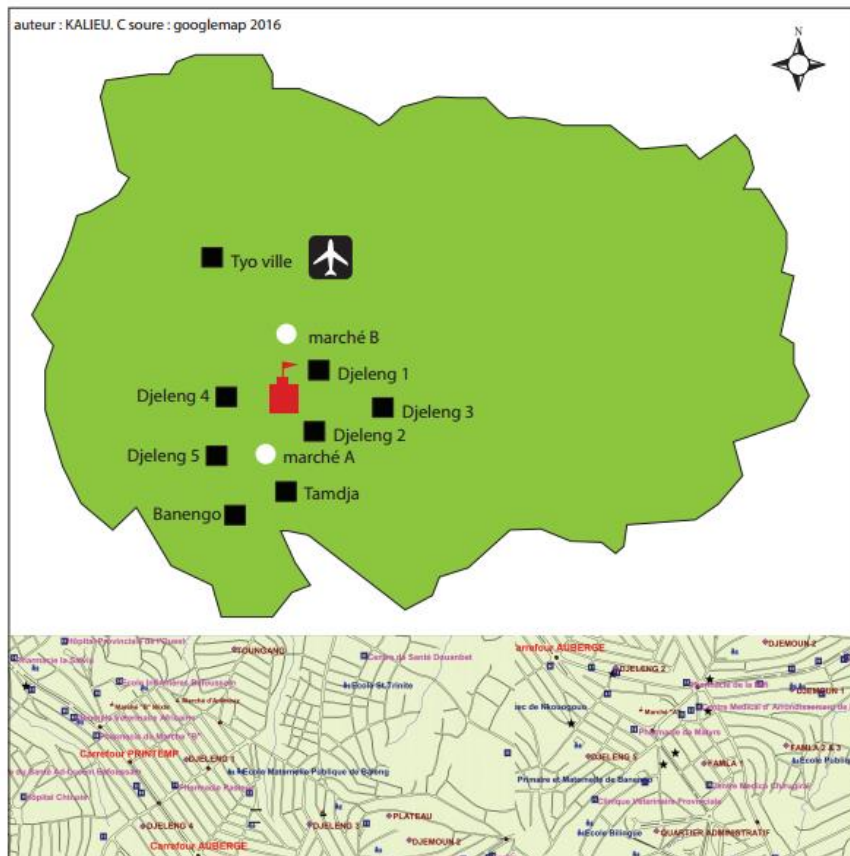
Photo 5 : Vestige de la période coloniale, un bâtiment de la colline administrative © Kalieu 2015

La première, peuplée d'Européens et de leurs serviteurs, bénéficia d'équipements et d'un lotissement, tandis que la cité organisa elle-même son expansion (NGUI, 2004). Excitant de l'hygiénisme, le code d'urbanisme des colonies renforcera la ségrégation spatiale entre la ville indigène et la ville européenne. La morphologie actuelle de Bafoussam est un héritage de cette occupation normée. Dans le souci de corriger les imperfections de ce système, de nombreux quartiers lotis seront créés par l'administration française, tels Djeleng II, III, V, Djemto et Famla qui occupent une superficie de 125 hectares. Cette politique d'aménagement n'empêcha pas la diffusion des populations au-delà des zones non loties suivant la trame du bocage²⁷ forme d'organisation originelle des Bamiléké (ibid.).

²⁷ Bocage champ cultivé et clôturés par des [haies](#) ou des alignements plus ou moins continus d'[arbres](#) et [arbustes](#). Cette [végétation](#) haute de 1 à 20 mètres marque les limites de [parcelles](#). L'[habitat](#) bocager est souvent dispersé. Des formes bocagères se sont développées sous différentes latitudes et époques.



Carte 6 : Organisation morphologique de Bafoussam © Kalieu 2016



Carte 5 : Localisation des quartiers lotis par les Français © Kalieu 2016

2.3 Le tournant des guerres d'indépendance

En 1960, Bafoussam connaît une transformation consécutive aux guerres de libération nationale. Il est difficile d'évaluer avec certitude les mouvements de population engendrée par l'insécurité régnant dans les campagnes (NGUI, 2004). Fuyant les affrontements entre les nationalistes et l'armée française, les premiers réfugiés se sont installés à Bafoussam sans grandes difficultés. Ils se sont logés chez des parents ou dans les camps d'accueil créés par les autorités. Malgré leur recasement, la situation des réfugiés était préoccupante. Ils venaient désormais en masse trouver refuge dans la capitale agricole. Ces réfugiés « temporaires », qui attendaient la fin des affrontements pour retourner dans leurs villages, se logeaient pendant cet exode provisoire dans des maisons de fortune faites de matériaux de récupération. Dans l'urgence et ne disposant que de faibles moyens, l'administration avait aménagé, des camps de réfugiés dans les zones péri-urbaines de la ville : Banengo, Tyo Ville, etc. Cette solution s'avéra inopérante face à l'afflux continu des migrants. Vers 1962, les réfugiés s'implantèrent cette fois-ci dans les espaces centraux disponibles, occupant les espaces publics. Ce fut le début de la « taudification » (NGUI, 2004). Seuls les centres commerciaux échappèrent à cette invasion. Pour y faire face, des lotissements furent réalisés, donnant naissance aux quartiers Djeleng I, Djeleng IV et Tamdja.

L'absence de coordination dans la réalisation des lotissements entre les différentes autorités et les opérations militaires devenues prioritaires rendirent aléatoires le respect des règles d'urbanisme prescrites ; leur application devint difficile, voire impossible. Dès 1970, les litiges fonciers entre les autochtones et les allogènes (les ex-réfugiés) éclatèrent, à cause de l'occupation ou de la vente illégale de terrains appartenant au patrimoine familial. Bafoussam présente en définitive un visage marqué par une alternance entre zones loties, non loties et paysage agricole. Les empreintes des périodes coloniales et de lutte nationaliste en font une ville singulière où l'occupation urbaine et l'agriculture se chevauchent.

2.4 Les mutations postérieures à l'indépendance

En 1953, l'UPC (l'union des populations du Cameroun) étendit sa lutte de libération nationale au pays Bamiléké, ce qui entraîna une forte concentration de population. À partir de 1958, en effet, la croissance démographique de Bafoussam s'accéléra due à ces

événements politiques (MOUAFFO, 2002). Avec les regroupements forcés et l'insécurité des campagnes dus aux insurrections, la population connut un essor important tranchant avec la stagnation de la période coloniale (4800 habitants en 1938 et 11 000 en 1958).

Évolution administrative

La croissance accélérée de Bafoussam modifia de fait son statut administratif. Un arrêté du 26 novembre 1953 en fit une commune mixte. Elle s'agrandit et occupa toute la colline administrative qui devint l'épicentre d'une extension se propageant suivant trois directions : la Cathédrale de Baleng, la mission protestante et la chefferie Bafoussam. En 1954, un autre arrêté créa la commune rurale de Bafoussam. Le 21 Novembre 1959, par ordonnance, Bafoussam fut érigée en commune de plein exercice comme Yaoundé, Douala et Nkongsamba. Un décret du 29 juin 1977 lui octroya le statut de commune urbaine. Le nouveau découpage du département de la Mifi à laquelle appartient Bafoussam, opéré par la loi N° 92/206 du 5 Octobre 1992, la promut chef de département. Le 25 Novembre 1993 furent créées la commune urbaine de Bafoussam, la commune rurale de Bafoussam, la commune rurale de Kongso et de Lafé. Le 17 Janvier 2008, Bafoussam devint communauté urbaine en agrégeant les communes d'Arrondissement de Bafoussam 1^{er}, 2^e et 3^e.

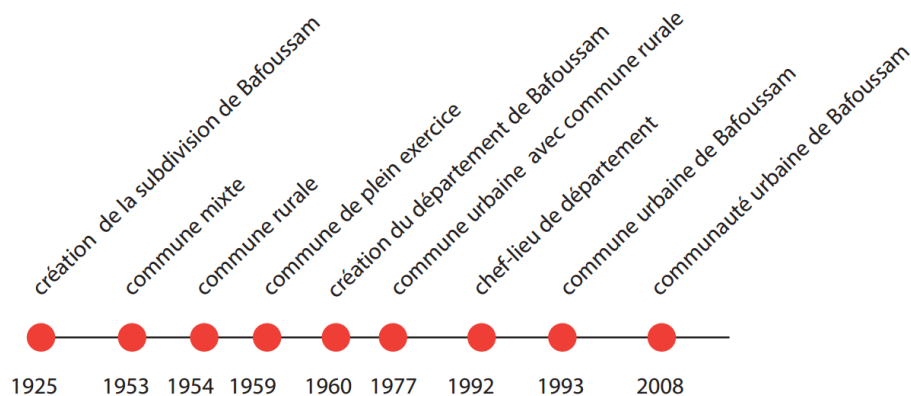


Figure 2 : Évolution administrative de Bafoussam de 1925 à 2008 © Kalieu 2016

Forte de ses 350 000 habitants, l'agglomération de Bafoussam, sixième dans le classement national, forme maintenant une conurbation de 233 km², nettement plus étendue que les agglomérations de Douala et de Yaoundé. La densité urbaine y est de 1400 personnes au Km². Ce qui est toutefois beaucoup plus faible que dans les deux grandes métropoles. La densité rurale du département de la Mifi où elle prend place est de 200 hab/km². Son

périmètre officiel, défini en 1999, englobe deux chefferies Bamoungoum et Baleng. Il est fort possible que son extension la conduise à absorber d'autres chefferies ayant autorité sur des espaces considérés aujourd'hui comme ruraux, exerçant chacune leurs compétences territoriales, ce qui compliquerait l'équilibre des forces (administration centrale et chefferies) agissant sur la gestion urbaine (HARRE & GAZEL, 2010). Bafoussam est avant tout la métropole régionale de l'Ouest. Depuis la période coloniale, elle est un pôle de convergence pour les populations de la région. L'exode rural s'est intensifié au fil des ans, aboutissant à un accroissement spectaculaire de la population urbaine. Entre Bafoussam et les autres chefs-lieux de département, les distances sont relativement courtes (80km en moyenne) ; cette proximité renforce sa centralité.

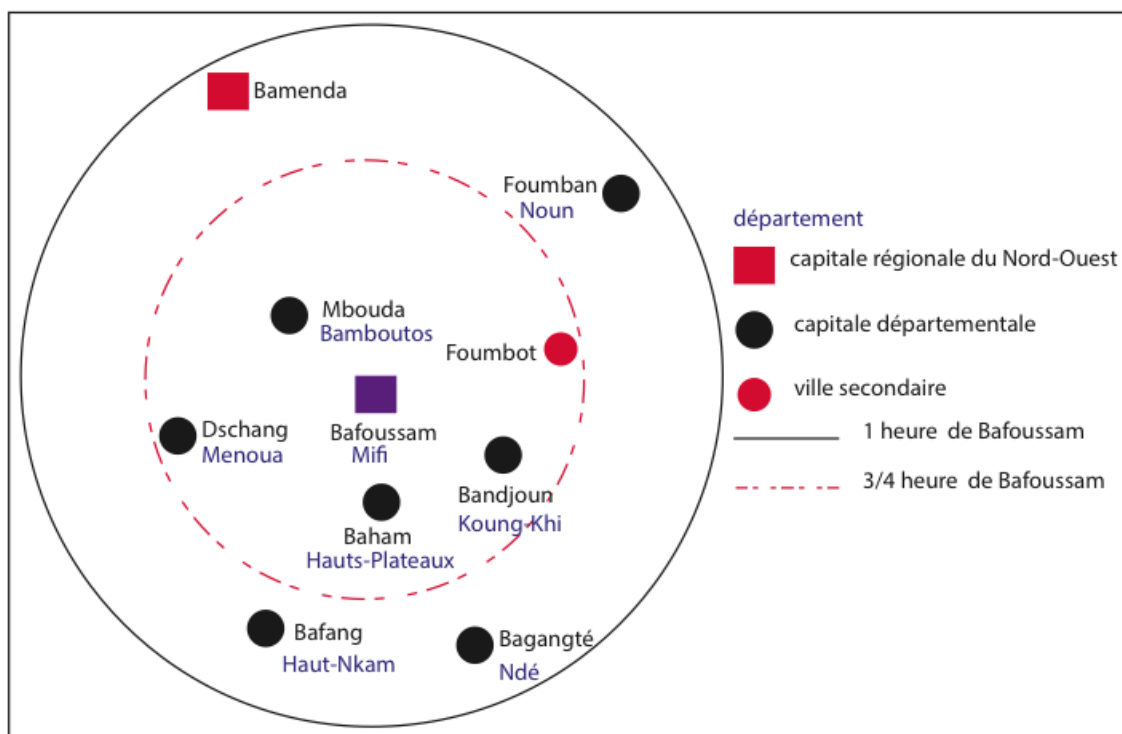
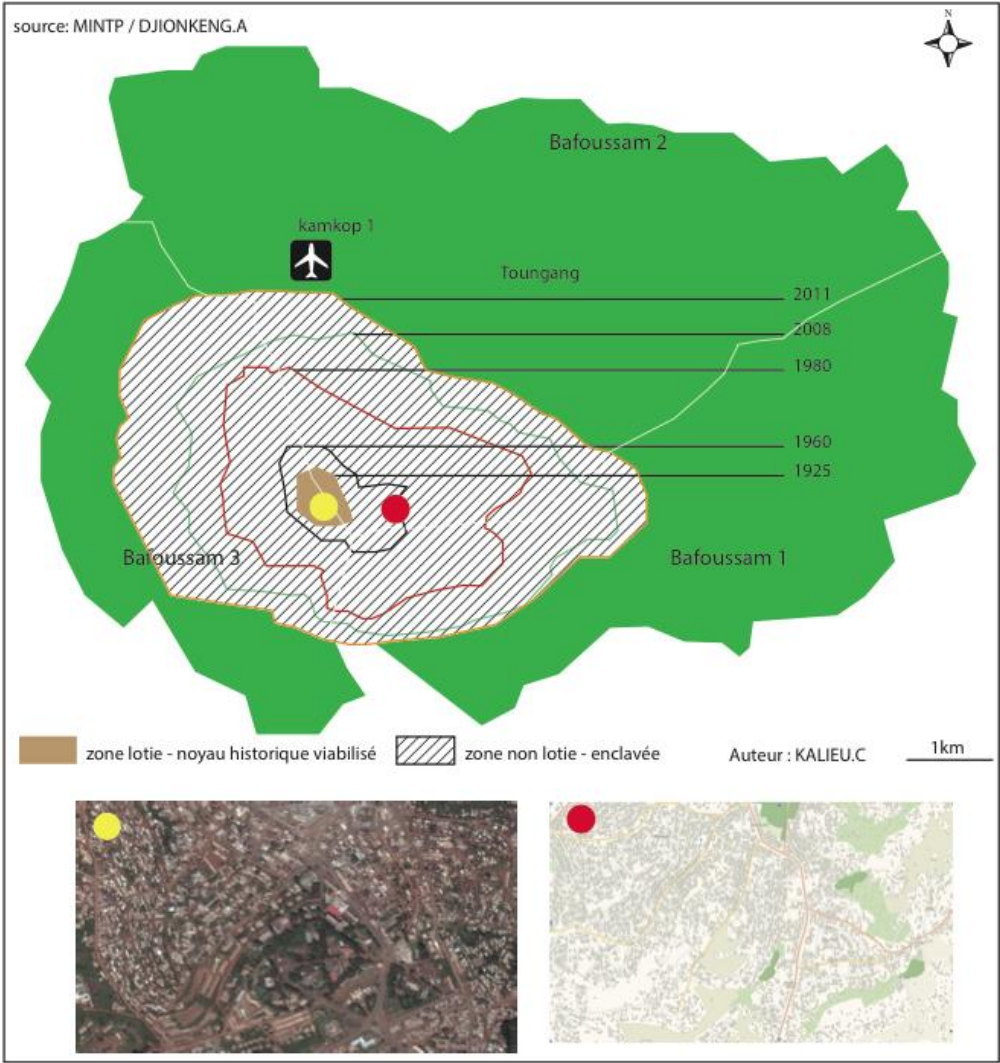


Figure 3 : Localisation centrale de Bafoussam dans la région Bamiléké © Kalieu 2016

Le périmètre urbain de Bafoussam était de 300 hectares en 1940, de 565 en 1965. Il atteint 700 hectares en 1976, 4000 hectares en 1976 et dépasse actuellement les 6000 hectares. En 1976 sa densité pour 62 239 habitants, était de 89 habitants à l'hectare ; En 1997, avec 175 500 habitants elle était d'environ 44 habitants à l'hectare. Cette diminution de près de 50% en 24 ans se justifie principalement par l'expansion incontrôlée de la ville notamment en direction de Mbouda-Dschang (Nord-ouest), Foubot-Fouban (Nord-est), Bamendjou

(Sud-ouest) et Douala-Yaoundé (Sud-est). Il convient de mentionner que les changements de statut de Bafoussam ont eu des répercussions sur l'évolution de son périmètre urbain qui a augmenté à un rythme très accéléré, ce qui pose des problèmes de gestion très sérieux.



Carte 7 : Évolution du périmètre urbain de Bafoussam © Kalieu 2016

SECTION II. La fabrique de l'économie dite « informelle » ou la réappropriation de la ville par les Africains

La ville coloniale était peuplée d'une toute petite minorité de Blancs. On estime que l'arrivée d'un colon blanc suscitait entre 6 et 10 emplois, sans compter les membres de la famille assistant le salarié. À titre illustratif, Douala regroupait en 1916, 13 100 Duala²⁸, pour 900 Africains étrangers et un millier d'Européens. En dehors du petit quartier européen soigneusement isolé, les néo-citadins à Bafoussam et à Douala élaborèrent, en marge du système colonial, des mécanismes de fonctionnement à leur usage. Une société urbaine inattendue, engendrée par la colonisation se mit alors en place avec des traits largement « informels ». Ces citadins ne copièrent pas le modèle occidental, ils en assimilèrent et intériorisèrent certains aspects à leur façon (COQUERY-VIDROVITCH, 2006). La ville coloniale a enfanté une ville africaine, que les colonisateurs ne surent ni ne voulurent considérer²⁹.

Le concept de « secteur informel » a été énoncé en 1971 par l'organisation internationale du travail (OIT), mais en réalité le phénomène remonte aux débuts de l'ère coloniale. En effet, l'économie de proximité et l'autoproduction de cette masse de citadins autochtones apparurent aux premières heures de la colonisation à cause de la chute drastique des prix des produits d'exportation³⁰ et la nécessité d'une main d'œuvre citadine permanente (COQUERY-VIDROVITCH, 2006). Ces ouvriers et ces employés se fixaient en ville où il fallait les loger, les nourrir et les divertir etc. La plupart de ces tâches induites étaient assurées par des femmes³¹ jeunes, des petites sœurs, des cousines, plus tard des épouses, travailleuses informelles absolument indispensables aux travailleurs pour qu'ils pussent fournir leur travail à la ville coloniale. Le travail dit « informel » et l'autoproduction de la ville « par le

²⁸ Les hommes originaires de la ville.

²⁹ Les premiers plans d'urbanisme visant à organiser ces énormes quartiers africains ne datent que de la fin des années 1930, exceptée la médina de Dakar, délocalisée du centre en 1914 à la suite d'une épidémie de peste.

³⁰ Les paysans ne vendant plus rien durent « monter » en ville pendant la saison sèche pour chercher du travail

³¹ Dès lors s'impose l'idée que les femmes en véritable entrepreneuse indépendante sont au centre du processus d'urbanisation, dont elles ont toujours été et demeurent les grandes nourricières, en faisant le lien entre production rurale et consommation urbaine, mais aussi en exerçant une multitude de petits métiers qui ont assuré la vie des citadins à l'époque coloniale et continuent toujours à la maintenir. Si on ne peut mettre en doute les capacités d'invention et d'innovation de ces femmes entrepreneuses, il n'en demeure pas moins pour le colonisateur que ce travail féminin bien qu'indispensable, était néanmoins gênant. Il l'est d'ailleurs resté une source supplémentaire de désordre urbain.

bas » se sont accrus au début des indépendances. Cette démultiplication est le résultat de l'accroissement démographique et de la paupérisation des campagnes.

Plutôt que d'insister sur la nécessaire « adaptation » des Africains à la ville occidentale, il faut mettre l'accent sur leur créativité urbaine, qui leur permet d'innover pour assurer leur subsistance et la survie de la majorité des citadins. Bien qu'elle soit souvent analysée comme une activité misérabiliste, il faut désormais mettre l'accent sur l'inventivité de la débrouillardise africaine. Car, en Afrique comme ailleurs, la ville est un espace d'innovation. Les villes africaines sont des métropoles modernes et il faut les considérer comme telle. Elles expriment une autre réalité urbaine qu'il faut reconnaître et accepter. On ne doit donc pas se contenter d'opposer le visible et l'invisible, le formel et l'informel, le quartier en dur et le bidonville ; on doit comprendre que l'informel n'est pas synonyme d'une absence de forme « à faire déguerpir » ou à remodeler impérativement. Elle implique une logique différente, car la métropole, n'est pas seulement faite d'un faisceau d'infrastructures et de technologies relevant d'un modèle unique ; les activités quotidiennes et populaires fabriquent aussi la ville (COQUERY-VIDROVITCH, 2006).

1 L'économie populaire, expression du génie africain pour un mieux vivre

Le secteur informel ou populaire est trop souvent considéré à tort comme un « accident » transitoire du processus de construction d'une économie moderne dans les pays du sud. Il a pourtant montré une dynamique d'expansion et de renforcement de son rayon d'action qui fournissent des raisons objectives de penser qu'il continuera durablement à occuper une part importante de la population active. Cette tendance se vérifie particulièrement en Afrique, où il absorbe 61% de la main-d'œuvre urbaine. Il serait même probablement à l'origine de plus de 93% des nouveaux emplois créés au cours des années 90 (KANTE, 2002). En effet, le lourd passif colonial amplifié par les contre-performances économiques du modèle étatique postcolonial en vigueur un peu partout ; les résultats mitigés des politiques d'ajustement structurel qui leur ont été consécutives ; la dévaluation du franc CFA³²,

³² 1 euro = 650 FCFA. Pendant la période coloniale, FCFA signifiait « franc des colonies françaises d'Afrique », aujourd'hui c'est le « franc de la communauté financière africaine ». Cette monnaie est utilisée dans 16 pays africains ayant appartenu à l'Empire colonial français, à savoir le Cameroun, le Gabon, la Côte-d'Ivoire, le Sénégal, le Togo, la Centrafrique, le Tchad, le Bénin etc. Pour apprécier la valeur réelle du FCFA, il faut savoir qu'une baguette de pain coûte 150 francs et qu'une course en taxi coûte 250 francs.

intervenue en janvier 1994 dans les 13 pays africains de la zone concernée, dont le Cameroun, ont provoqué le renchérissement des produits importés et stimulé la demande adressée aux entreprises du secteur informel (ibid.). Par ailleurs la dégradation continue des économies africaines a entraîné un accroissement considérable du niveau de pauvreté sur le continent. Tous ces facteurs ont cumulativement contribué à la montée du chômage et au développement concomitant de pratiques parallèles.

Entre 1975 et 1993, le poids de ce secteur s'est considérablement accru dans tous les pays, consacrant son rôle d'absorption de la main-d'œuvre excédentaire sur le marché du travail. En outre, le service de la dette engloutit en Afrique sub-saharienne en moyenne 25% du PNB et 30% du produit des exportations, ce qui limite gravement la part des ressources que les gouvernements peuvent destiner à la lutte contre la pauvreté et à l'investissement pour améliorer les perspectives à long terme (ibid.). Ces événements ont conjugué leurs effets pour consacrer la marginalisation et la paupérisation croissante de larges couches de la population, qui initient des stratégies alternatives de survie, faites d'activités précaires multiformes, comme la moto-taxi.

2 L'économie populaire : un début d'acceptation

Compte tenu du service rendu par cette « économie du peuple », l'attitude des gouvernements et des acteurs institutionnels à leur endroit a évolué. La volonté première de freiner son expansion a fait place à une certaine tolérance, voire à une volonté de l'appuyer et de l'organiser. Globalement, il existe un très large consensus sur la nécessité d'améliorer les revenus, la productivité, et les performances du secteur populaire de manière à faire reculer la pauvreté et à incorporer progressivement l'emploi du secteur informel dans la sphère formelle. Pour nous convaincre de la réelle évolution des rapports entre les motos-taxis et l'État, référons-nous au discours prononcé par le chef de l'État Camerounais le 11 février 2013, à l'occasion de la fête de la jeunesse : *« Aux seconds (parlant des jeunes du secteur informel) qui par la force des choses, se sont trouvés marginalisés, je souhaite qu'ils sachent que j'apprécie le courage qu'ils ont eu en acceptant des tâches, souvent pénibles, pour faire vivre leurs familles. Plutôt que de les regarder de haut, l'on devrait leur reconnaître un rôle social dont l'utilité est incontestable. Prenons, par exemple, le cas des conducteurs de motos-taxis. Je sais que cette profession n'a pas toujours bonne réputation en raison de*

quelques « brebis galeuses » qui s’y sont introduites. Mais la majorité de ces jeunes cherchent à gagner leur vie. N’est-on pas heureux de la possibilité offerte d’atteindre rapidement et à moindre coût des destinations difficiles d’accès ? Pour éviter certains comportements qui sont à déplorer, il conviendrait sans aucun doute d’organiser la profession et de prévoir à leur intention des stages de formation concernant à la fois le code de la route, notamment le port du casque et la technique des véhicules à deux-roues [...] Ce que je viens de dire vaut également pour les autres activités de l’informel ». Les mototaximen, comme tous les acteurs du secteur informel, exercent à titre indépendant ou dans un cadre convivial ou familial, des activités ayant des caractéristiques communes à savoir :

- Un capital modeste
- Un revenu faible et irrégulier
- Des conditions de travail médiocres
- Peu ou pas de main-d’œuvre qualifiée
- Un accès limité aux marchés organisés et à la technologie

En conséquence, elles échappent pour l’essentiel aux statistiques officielles comme aux réglementations publiques et ne bénéficient pas des systèmes classiques de protection sociale. Dans le milieu urbain, le secteur populaire est à dominante tertiaire : commerce, services et transport. En effet, pour tous les besoins fondamentaux (se nourrir, se vêtir, étudier, avoir un logis, se soigner, circuler, communiquer, accéder à un minimum de confort, etc.) qui s’expriment à travers une très large demande de citoyens à pouvoir d’achat fort limité, il existe à côté de l’offre « standard » une offre parallèle prise en charge par l’économie populaire.

3 L’économie « informelle » une composante du formel

À la fois productive et pourvoyeuse d’emploi, cette dernière induit en outre des effets appréciables en termes de cohésion et de régulation sociale, fonctions pour lesquelles l’État s’est précisément révélé défaillant, voire impuissant. Malgré ces attributs, l’économie populaire ne peut soutenir seule l’essor économique qui, pour être durable et faire face à la concurrence nécessite des efforts importants et continus de capitalisation, d’investissement, de progrès technologique et de normalisation, toutes choses qui ne manqueront pas d’inscrire des pans entiers de l’économie populaire dans un processus de formalisation.

Toutefois, il existe un lien entre le secteur formel et le secteur informel : l'approvisionnement. Il lie le second au premier. La plupart des acteurs de l'économie de proximité se fournissent en effet auprès du secteur formel et tire parti de ses ressources logistiques. Le ravitaillement consiste pour les opérateurs de l'économie populaire essentiellement à l'achat de matières premières, alors que le commerce et les services impliquent l'achat de produits pour la vente au détail ou pour l'exploitation. Cette économie « alternative » provoque des occupations irrégulières de la voie publique car la majorité des acteurs informels sont incapables de s'acquitter du loyer d'un magasin dans les grands centres urbains : nous y reviendrons en détail dans le chapitre 4. La moto-taxi, comme les autres activités de l'économie populaire ou alternative, est l'expression objective de l'existence d'une dynamique de la demande, souvent de première nécessité. Car, comment créer des activités, fussent-elles de subsistance, et donc réaliser une production de biens et de services dont la demande n'existerait pas ? L'existence en amont de cette dynamique de besoins inaccessibles dans le secteur moderne, pour de larges couches de la population à faible revenu, explique l'offre de la production informelle. C'est le cas dans le secteur de transport ou, faute de mieux, les populations se sont tournées vers la moto-taxi.

SECTION III. Les origines béninoises de la moto-taxi africaine

Le transport a évolué sous l'action de néo-professionnels qui, libérés des contraintes étatiques, ont offert un transport inédit répondant aux attentes et aux pratiques des populations citadines et rurales (LOMBARD & NINOT, 2012). Au Bénin, on en donne un récit légendaire : Jules Ahotin serait le précurseur de la moto-taxi ; dès 1970, il transportait en effet les vendeuses d'*akassa*³³ des champs vers Porto-Novo (MARCHAIS, 2009). Pendant une quinzaine d'années, la moto-taxi ou *zemijan*³⁴ s'est développée exclusivement dans l'hinterland porto-novien. Au terme d'une concurrence féroce faite au taxi-vélo ou *taxi-kanna*, qu'elle a totalement éclipsé *in fine*. Elle s'est ensuite diffusée dans tout le pays en deux étapes.

1 La diffusion concentrée : 1976 -1990

Cette propagation est caractérisée par un contraste entre Porto-Novo, sa région et le reste du pays. À Porto-Novo, le *zemijan* avait déjà été adopté, ce qui n'était pas le cas dans les autres villes. La proximité avec le Nigeria³⁵ a favorisé sa diffusion dans le sud-est du Bénin, donnant lieu à une organisation professionnelle dès 1978 sous l'influence de plusieurs événements politico-économiques :

- L'expulsion des Béninois du Congo Brazzaville entre janvier et février 1978 en raison de la crise économique.
- Le rapatriement des Béninois du Gabon en juillet 1978, suite au soutien apporté par leur pays à la tentative de coup d'état.
- la crise économique de 1977, qui a provoqué le reflux massif des Béninois du Nigeria³⁶. Parmi eux, nombreux sont ceux qui ont rapporté des motos avec l'intention d'exploiter cette « ressource » faute de trouver un emploi stable ou plus rémunérateur.

³³ Pâte à base maïs servie en boule accompagnée d'une sauce.

³⁴ *Zemijan* veut dire emmène-moi vite en *gungbé* un des nombreux dialectes parlés au Bénin.

³⁵ Certains trafiquants utilisaient la moto pour leur trafic inter-état.

³⁶ Les mêmes facteurs auraient dû jouer en faveur de la diffusion vers Cotonou du *zemijan*, n'eût été l'obstacle institutionnel qu'a représenté son interdiction administrative dans cette ville, une mesure longtemps intervenue pour « protéger » les taxis-autos de ce qui était considéré comme une invasion mortelle des *zemijan*. En effet, des *Gunnu* habitant Porto-Novo et sa région introduisent la moto-taxi à Cotonou par la périphérie orientale (AGOSSOU N. S., 2003).



Carte 8 : Année d'apparition des zémijan au Bénin et processus de diffusion 1976-1990 © Agossou

2 La conquête de Cotonou et du Bénin

1990 est marquée par la conquête de Cotonou, après un échec face aux taxis-autos quelques années plus tôt. En 1987, la crise économique et financière a atteint son paroxysme, avec pour conséquence immédiate de nombreux licenciements³⁷, l'arrêt des recrutements et même le non-reversement des salaires pendant plusieurs mois. La quête d'une activité de subsistance a alors « poussé » de nombreux fonctionnaires vers le *zemijan*. Pour Agossou (2003), au Bénin les disparités régionales dans l'adoption des motos-taxis sont faibles et tendent à disparaître. C'est peu dire que tout le pays est sous la coupe des *zemijan*³⁸. Les conditions favorables à leur adoption et diffusion sont nombreuses :

- l'existence d'une main-d'œuvre volontaire et disponible.
- Porto-Novo, la capitale du Bénin, est située à 30 km de Cotonou.
- Le *zemijan* répond à une demande de transport, il ne l'a pas créée.
- la diversité des sources d'approvisionnement en motos et pièces de rechange
- la présence d'une filière de réparateurs, de vendeurs, de pièces détachées et de carburants de contrebande qui coûte entre 40 à 80 % moins cher qu'à la pompe.
- l'échec successif des entreprises publiques de transport en commun (régie des transports de Cotonou, régie autonome des transports urbains de Cotonou, régies provinciales puis sociétés provinciales des transports, etc.) pour cause de mauvaise gestion et d'interventions peu orthodoxes du pouvoir (AGOSSOU, 2004).

3 La conquête de l'Afrique

Après avoir conquis le Bénin, la moto s'est emparée du Togo et du Nigéria avant d'arriver au Cameroun. Cette marche vers l'intérieur du continent, fut triomphale si l'on s'en tient aux nombres de villes et de pays ayant introduit la moto dans leur pratique quotidienne. Le succès de la moto-taxi béninoise a découlé d'une carence du système de transport dont souffre toute l'Afrique, bien entendu, des singularités nationales viennent nuancer la généralisation.

³⁷ Le recours aux institutions de Bretton Woods impose des programmes d'ajustement structurel (PAS) entraînant des compressions de personnel, des départs dits volontaires, anticipés et/ou ciblés. Le nombre d'emplois au Bénin a ainsi été réduit de moitié de 60 000 à quelque 35 000 selon Agossou.

³⁸ À Porto-Novo et sa région, on peut désormais parler de saturation à cause de son ancienneté

Toutefois l'apparition de la moto a été progressive et sa propagation lente. Au Congo et en République démocratique du Congo, par exemple, les longues années d'affrontement entre les milices et l'armée gouvernementale en entraînant de nombreux déplacements de populations, n'ont permis l'adoption de la moto-taxi comme moyen de déplacement qu'au début des années 2000, une fois la paix rétablie et l'activité économique relancée. La conséquence de cette large adoption de la moto comme moyen de transport par les citoyens africains a eu pour conséquence l'augmentation du nombre de voyages et de voyageurs utilisant les transports populaires. Il faut néanmoins préciser que la moto vient compléter une offre de transport urbain dominée par les automobiles et les cars de capacité variable offrant un confort limité. À la lecture du tableau ci-contre, on note sans grande surprise que le transport urbain en Afrique sub-saharienne est dominé par les modes populaires, même si la moto-taxi n'est pas toujours considéré comme un mode de transport collectif.

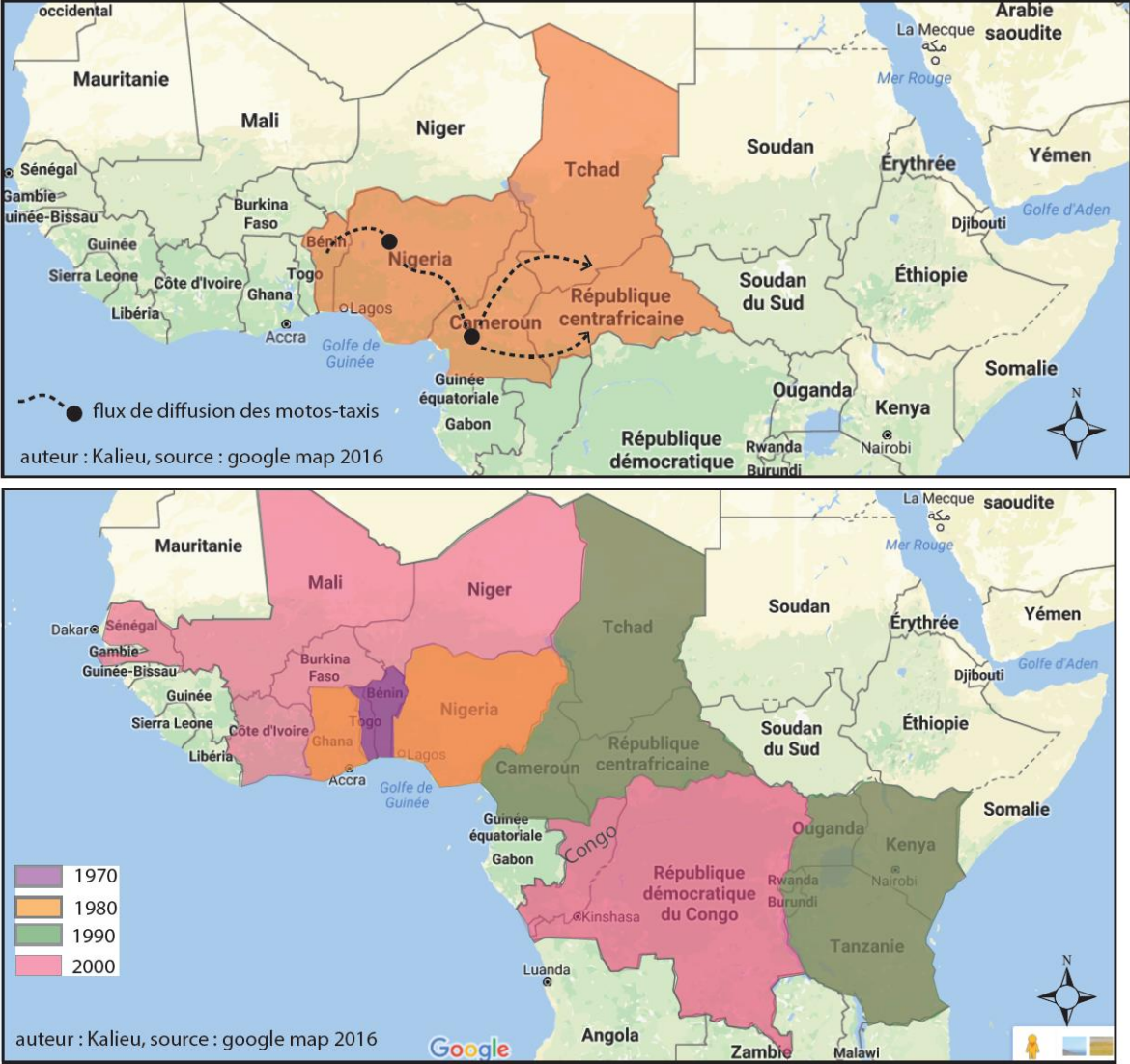


Figure 4: Flux de diffusion de la moto en Afrique centrale et années d'apparition de la moto en Afrique

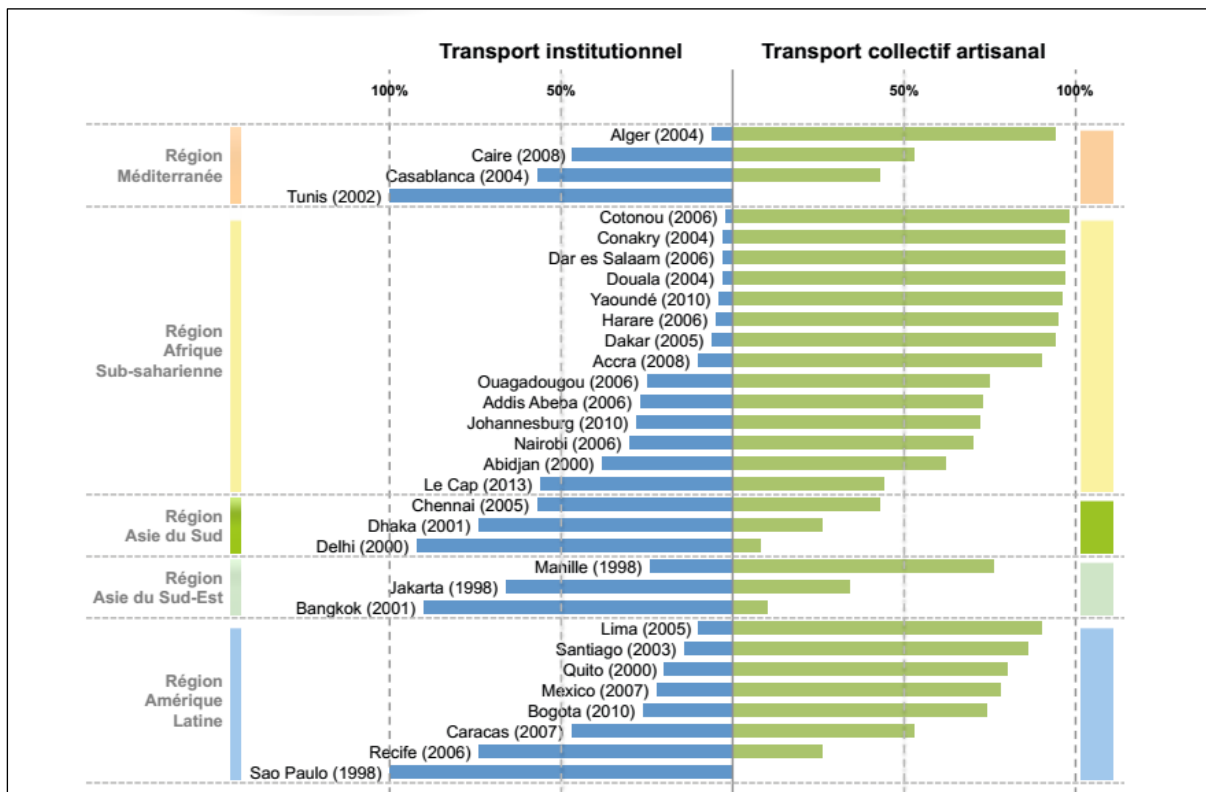


Figure 5: Comparaison de la répartition des voyages effectués en transport collectif dans différentes villes du Sud © transport collectif artisanal une composante essentielle du système dual, CODATU 2015

SECTION IV. Le succès des motos-taxis au Cameroun : une combinaison de plusieurs facteurs

1 Célestin Tagou, pionnier de la moto-taxi à Douala

Bien avant les villes mortes, qui ont permis l'essor de la moto-taxi à Douala, Célestin Tagou,³⁹ promoteur de la société Tout Pour Moto, avait constaté que le prix élevé de ses engins la rendait inaccessible aux jeunes sans activité. Dans le souci de leur en faciliter l'acquisition, il décida de leur « prêter » ses motos. Les premiers bénéficiaires furent des jeunes originaires de Mbouda,⁴⁰ qui résident à Camtel Bépanda. En contrepartie, ils devaient « travailler et rembourser l'argent petit à petit ». À cet effet, il versait 2000 FCFA chaque jour, les frais de carburant et de réparation étant à leur charge (SOUOP, 2014). C'est ainsi qu'est née le « *work and pay* », qui reste la forme contractuelle d'exploitation la plus utilisée.

Ces pionniers de l'activité opéraient uniquement à Bépanda. Les troubles des années 1990 ont été un accélérateur pour ce nouveau métier qui ne s'appelait pas encore *bend-skin*. C'est en 1993, avec le titre à succès « *bend-skin* » du groupe Koutchouam-Mbanda et d'André-Marie Talla, que cette dénomination fut attribuée aux conducteurs de motos, en raison de la posture qu'adoptaient leurs passagers. Bépanda serait donc le berceau de la moto-taxi et les Mbouda ses pionniers. Parmi eux, nombreux sont devenus des importateurs : c'est le cas de Jean Rostin Tchinda, PDG de Tout Pour Moto⁴¹ et de Rostin Wamba PDG de COCIMECAM. Ce dernier eut l'idée de créer des franchises dans tout le pays, faisant de sa société le leader du marché. Par cette initiative il a introduit et rapproché la moto des usagers, même dans les endroits les plus reculés (ibid.).

³⁹ Opérateur économique au milieu des années 1980, il est aujourd'hui le doyen de la Faculté des Sciences sociales et des Relations internationales de l'Université protestante d'Afrique centrale.

⁴⁰ Il est communément admis sans aucune étude l'attestant que le transport routier inter et intra urbain, à Douala et dans de nombreuses camerounaises est contrôlé par les Mbouda.

⁴¹ Dans les années 97-98 il était connu comme le « Japonais de Mbouda » probablement parce qu'il importait les Suzuki FR50, FR75 et K50 d'occasion.

2 Les causes majeures de l'expansion

En Afrique noire francophone, les années 1990 sont marquées par l'avènement du multipartisme. De nombreuses revendications, grèves, et soulèvements populaires eurent lieu. Au Cameroun, les manifestations se durcirent et furent parfois réprimées dans le sang. Elles avaient pour objectif de paralyser le pays pour faire fléchir l'État. Dans leur tentative de reconquête du pouvoir, les partis de l'opposition nés à la suite du retour au multipartisme, ont lancé des mots d'ordre de désobéissance civile, qui se sont cristallisés autour de Douala, le pôle économique. C'est dans ce contexte que la moto-taxi, qui était jusque-là réservée aux zones à faibles densités de population comme le grand nord, fit son entrée en ville.

2.1 Les années de braise : socle de lancement du phénomène moto-taxi

Les troubles des années 1990 ont ainsi joué un rôle déclencheur dans l'appropriation des motos-taxis. Dans ce contexte de démocratisation, qui a coïncidé avec la grande crise économique, le Cameroun nous l'avons dit a connu des troubles et des émeutes sociopolitiques. En 1991, exigeant du parti au pouvoir le rassemblement démocratique du peuple camerounais (RDPC) l'organisation d'une conférence nationale souveraine. *Le social democratic front* (SDF), opta pour une stratégie de paralysie de l'économie.

Le concept de « ville morte » a ainsi été lancé par des leaders qui invitaient le peuple à une cessation générale des activités, renforcée par une désobéissance civile et fiscale. Ce mouvement, préconisé par des tracts, consistait à désertir la ville avec fermeture des magasins et boutiques pendant cinq jours, du lundi au vendredi. Le samedi et le dimanche étant considérés comme jours de ravitaillement (AMOUGOU, 2010). À partir de juin 1991 et pendant six mois, les villes mortes, accompagnées de violences ouvertes et parfois sanglantes paralyserent l'économie nationale. Parmi les acteurs les plus mobilisés dans ces émeutes, on comptait les chauffeurs de taxi, les étudiants, les enseignants et les commerçants (DJOUDA B. , 2015). Dès le début des revendications démocratiques, l'opposition camerounaise s'était donnée pour objectif de renverser le pouvoir en place. Cette attitude allait entraîner une montée de la violence physique. Regroupés autour d'une coalition appelée « Coordination des partis politiques » et en collaboration avec certaines associations, notamment Cap liberté de Djeukam Tchameni, les partis politiques de

l'opposition organisèrent des actes de désobéissance civile. Les villes mortes connurent leur point d'orgue le 27 juillet 1991, lorsque le président Paul Biya, dans un discours à l'assemblée nationale, déclara que la conférence nationale revendiquée par l'opposition et tous les acteurs de la société civile était sans objet. Afin de mettre fin à l'incivisme citoyen, le gouvernement, créa le commandement opérationnel (unités paramilitaires de répression), et institua l'état de siège. Le général Rémi Claude Méka, placé à la tête du commandement opérationnel du littoral supprima les journées de ravitaillement instituées par l'opposition (AMOUGOU, 2010).

Pendant cette longue période d'incertitude, la circulation dans la ville n'était autorisée qu'aux médecins et ambulanciers. Tout autre véhicule devait disposer d'un laissez-passer tel que prescrit par Cap liberté, consistant en un « carton rouge » vendu par des jeunes sous-scolarisés et des chômeurs à la recherche de subsides pour leur famille. En l'absence de moyens de transports, des personnes bienveillantes mettaient à la disposition des populations leurs engins à deux roues pour effectuer leur déplacement, bénéficiant des faveurs à la fois des contrôleurs de cartons rouges et même des militaires du commandement opérationnel. Les motos des particuliers commencèrent ainsi à devenir un moyen de transport payant. Nul ne l'imaginait encore, mais ces événements dramatiques allaient consolider l'activité moto-taxi lancé quelques années plus tôt par Célestin Tagou.

L'activité se développa très rapidement, tirant partie des difficultés économiques engendrées par les nombreux licenciements de fonctionnaires au lendemain de la grève et de la dévaluation monétaire de 1994. Le rapport de force entre puissance publique et dynamiques sociales accoucha ainsi d'un mode alternatif de transport au cœur même des fractures urbaines. Les populations se convertirent alors à une pratique qui opérait en marge des joutes politiques (ibid.). Les villes mortes ont duré près de six mois, ce qui a entraîné la sédimentation du phénomène⁴². Par ailleurs, l'État ne pouvait plus entretenir sa voirie. Douala se retrouvait donc avec des routes en mauvais état. De plus, les prix élevés des pièces de rechange et du carburant entraînaient de fréquentes grèves des taxis qui, dès lors

⁴² En fait pour le sociologue Bernard Amougou, les motos-taxis prennent corps à partir des espaces redevenus *vierges* à cause de l'incapacité de l'État à assurer ses missions essentielles, notamment la sécurité et l'entretien de la voirie dans une ville en plein essor démographique. Les motos-taxis ne font qu'occuper un espace laissé vacant par les taxis et la SOTUC (société camerounaise des transports urbains).

furent considérés par le gouvernement comme des sympathisants de l'opposition. Tous les syndicats de taxi se sentaient en effet solidaires de la coordination de l'opposition. Dès les premières élections municipales de l'ère du multipartisme, le *Social democratic front* (SDF), parti d'opposition, contrôla toutes les mairies d'arrondissement de Douala. Face à la collusion entre taxis et opposition le pouvoir choisi de favoriser l'essor des motos-taxis. L'objectif était de « punir » les *taximen* qui avaient manifesté leur soutien à l'opposition en « cassant » leur activité. Douala est ainsi devenue le berceau des motos-taxis, camerounaises qui allaient susciter un véritable secteur économique : importateurs agréés auprès d'industries chinoises, distributeurs, organismes de micro-finance et tontines pour l'achat de motos, hangars payants pour gardiennage et mécaniciens. La moto s'est alors véritablement positionnée en pourvoyeuse d'emplois et en mode de transport attractif et compétitif.

Dans les villes les plus violentes, comme Douala, compte tenu des brutalités orchestrées par des émeutiers qui barricadaient les axes principaux, les taxis et les bus de la Société de transports urbains au Cameroun (SOTUC), qui avaient jusque-là assuré le transport quotidien, n'avaient plus le droit de circuler les jours ouvrables (du lundi au vendredi). Seules les motos pouvaient se déplacer librement. Elles étaient en outre épargnées par la vindicte populaire récurrente en ces temps de villes mortes et permettaient un accès rapide aux quartiers enclavés. Les personnes qui possédaient ce capital privilégié circulaient et pouvaient transporter un collègue ou un parent. Ensuite, compte tenu de la forte demande de transport alors que l'offre baissait et se détériorait du fait de la dégradation prononcée de la plupart des artères de la ville, aggravée par l'incinération des pneus sur la chaussée, les propriétaires ont commencé à laisser leur moto à un « frère » qui pouvait continuer à travailler dans la journée contre quelques pièces d'argent.

Après la longue période des villes mortes, cette activité naissante s'est déplacée vers les carrefours des quartiers populaires désertés par les taxis traditionnels. Au milieu des années 1990, dans la ville de Douala, on pouvait localiser ces *bend-skinneurs* à l'entrée des quartiers périphériques comme Bépanda, Bonabéri, PK8, Mabanda (KAMDEM & KUETE, 2015). La moto a commencé ainsi à s'imposer comme un moyen rapide d'accès aux quartiers enclavés. Ce rôle s'accroît encore avec la fermeture de la SOTUC, survenue dans un contexte de

besoins de mobilité croissants qui ne pouvaient être satisfaits par les seuls autos-taxis. Les petits entrepreneurs de transports urbains, dont les motos-taxis encore en état de balbutiement, se sont positionnés comme recours d'urgence. Elles, qui étaient jusque-là cantonnées dans les zones périphériques ou enclavées ont alors investi le centre-ville, puis tous les autres espaces publics. L'activité a rapidement trouvée sa clientèle et fait concurrence aux taxis traditionnels, dont la circulation était de plus en plus entravée par la dégradation continue des routes principales. L'idée d'en faire un véritable métier, en remplacement de la SOTUC s'est progressivement enracinée.

2.2 Le déclin de la SOTUC : chronique d'une intermodalité inattendue

Le transport collectif est en crise à l'échelle mondiale, malgré les discours incantatoires en sa faveur qui viennent d'ailleurs paradoxalement du monde développé où l'on a donné tant d'importance à l'automobile. Les entreprises de transport en commun peinent à trouver un statut permettant de relever les défis de la croissance urbaine. Ballottées entre des schémas de privatisation et de services publics subventionnés, soumis à des négociations complexes et constantes avec les autorités aux pouvoirs insuffisamment assurés, beaucoup ont perdu de leur influence ces dernières décennies. De plus, ces entreprises sont soumises à la concurrence du transport artisanal, à la congestion et à la fuite de la clientèle solvable vers l'automobile, ce qui les rend vulnérables face aux évolutions rapides de leur environnement. Elles ont d'ailleurs disparu dans la plupart des villes sub-sahariennes. Les investissements de masse sont souvent considérés comme une solution nécessaire pour répondre aux besoins sur les grands axes et pour restructurer l'ensemble du secteur, mais ils se heurtent à de fortes contraintes de coût et de financement qui en ralentissent la réalisation. C'est pourquoi la solution des sites propres pour autobus est maintenant considérée avec intérêt dans de nombreuses régions du monde (GODARD, 2009). Mais en attendant que cette solution, qui n'est pas une panacée, soit mise en œuvre, les citoyens africains « se débrouillent⁴³ » comme ils peuvent pour répondre à une demande sans cesse croissante en termes de déplacement.

⁴³Cette volonté de saisir toute opportunité qui se crée et la volonté de survivre coûte que coûte a permis une fois de plus de faire éclore l'ingéniosité des Africains. Pour s'en convaincre, il suffit de passer en revue la littérature scientifique urbaine qui traite des villes du sud. Tous les auteurs s'accordent sur un fait : les villes tentaculaires d'Afrique sont envahies par des minibus et des motocyclettes qui sont parvenus à prendre la place d'un transport public par autobus défaillant.



Photo 6 : Un bus de la SOCATUR dont l'état de vétusté est flagrant © Kalieu 2015

Les raisons du déclin des transports publics par autobus ne sont pas difficiles à comprendre. L'affaiblissement et le sous-financement des régies les a rendu incapables tant de maintenir les services existants que de faire des plans de développement. Les autobus sont tombés en ruine après des années de surcharge sur des routes défoncées et les entretiens mécaniques ont été rapidement interrompus par manque de pièces de rechange. Les tarifs, trop bas, et les subventions, trop irrégulières pour assurer des exploitations soutenables, ont fini par achever ces compagnies⁴⁴.

2.3 De la SOTUC à la SOCATUR chronologie d'une relance

En 1973, confrontée à une croissance urbaine rapide et soucieux de faciliter la mobilité des populations faisant face à un déficit criant de moyens de transport collectif, l'État camerounais avait décidé de créer une société d'économie mixte dénommée SOTUC (société des transports urbains du Cameroun), jouissant du monopole d'exploitation des transports urbains par autobus dans les villes de Douala et de Yaoundé. Elle eut plus de 250 bus de

⁴⁴ Les villes africaines doivent rapidement trouver un modèle de transports adapté aux réalités locales, car les villes qui ne peuvent assurer le déplacement de leur population finissent étouffées par la croissance tentaculaire des espaces urbains. De plus, l'expansion d'une zone métropolitaine sur plusieurs juridictions complique énormément les tâches de planification, de réglementation et de prestation des services de transport urbain, en Afrique comme dans le monde industrialisé. Avant que les dysfonctionnements ne s'étendent à toute l'aire urbaine il faut y remédier quand elle est encore limitée au centre-ville.

grande capacité et desservit régulièrement plus de 50 lignes à Douala (DOUMA, 2003). Elle transportait entre 400 et 500 000 personnes par jour dans une ville comme Douala en pleine croissance (KAFFO, KAMDEN, & TATSABONG, 2006). Pendant 25 ans, cette société a connu le succès, avant de sombrer progressivement dans une crise profonde et de connaître une faillite rendue inévitable pour de nombreuses raisons telles que : le renchérissement des pièces de rechange, le coût élevé de la maintenance, la suppression des subventions de l'État etc. Ses activités s'arrêtèrent en septembre 1994 et sa liquidation fut prononcée le 22 février 1995. Le gouvernement prit alors l'option de libéraliser l'exploitation des services de transports urbains à Douala et Yaoundé, respectivement capitale économique et politique. Les textes afférents furent promulgués en 1997 (NGABMEN, 2002).

Le 31 janvier 2000, à Douala la société camerounaise de transport urbain (SOCATUR) a repris l'exploitation de 13 lignes autrefois desservies par la SOTUC (KAFFO, KAMDEN, & TATSABONG, 2006). Le contrat entre la nouvelle entreprise, détenue par 35 investisseurs camerounais, et le gouvernement central spécifiait les itinéraires et lui accordait le monopole sur ces lignes pour une période initiale de cinq ans. Dans le souci de protéger ses intérêts, ces itinéraires étaient interdits d'accès aux minibus, à l'exception d'un petit nombre desservant le centre urbain et la périphérie où opèrent quelques centaines d'autobus appartenant aux particuliers⁴⁵.

Réservée à Douala et insatisfaisante à cause de la dégradation avancée de la voirie⁴⁶, la situation ne s'en trouva que médiocrement améliorée. Face à une poussée démographique galopante, et en raison de l'incapacité de l'État de doter les villes des moyens permanents de transport intra-urbain, les problèmes liés à la mobilité des personnes ne cessèrent de s'aggraver. Cette situation chaotique du transport public a contraint les citoyens à davantage solliciter les motos-taxis et autres « clandos » pour leurs courses quotidiennes. Cette faillite accéléra l'essor des motos-taxis.

⁴⁵ La circulation des minibus plus connus sous le nom de cargo est désormais interdite à Douala. Paul Bea Naseri, Préfet du département du Wouri, a pris cette décision après les accidents de Kondi du 29 octobre 2014 ayant fait 5 morts et de la salle des fêtes d'Akwa

⁴⁶ La flotte est passée de 109 autobus à moins de 70 en 2005, ce qui a entraîné une diminution de la couverture, en particulier dans les zones à faible revenu.

Tirant les leçons de l'échec de la SOTUC, dont l'une des causes avait été sans conteste la grande mais inefficace implication de l'État, les pouvoirs publics avaient misé sur une exploitation commerciale des services de transports urbains. Le modèle d'entreprise envisagé dans le cadre de cette nouvelle approche fut celui de la société commerciale de droit privé. Aucune exigence de la part de l'État ou des collectivités ne fut plus contractualisée en dehors de dispositions d'ordre public ; aucune exonération fiscale ou douanière ne fut consentie, aucun monopole non plus. Les tarifs étaient libres mais limités cependant par l'État. Un prix plafond fut négocié avec la société. L'État n'était plus intervenant direct, et actionnaire comme dans la SOTUC. Il devenait partenaire, régulateur, catalyseur et promoteur d'activités privées de transports collectifs urbains de personnes à l'aide de véhicules de grande capacité. Il définissait les règles du jeu entre les prestataires de service, prescrit les normes pour la sécurité routière, la gestion du trafic, les aménagements d'infrastructures, ainsi que pour la protection de l'environnement. Il n'y avait plus la relation de concessionnaire à concédant (NGABMEN, 2002). Les conventions n'étaient pas des concessions de service public. Il s'agissait d'autoriser par contrat des sociétés commerciales à exercer une activité sur le domaine public. Pour la réussite de ce projet, un comité d'organisation et de suivi des transports urbains (C.O.S.T.U.) fut créé pour chaque communauté urbaine⁴⁷. Tout cela s'avéra insuffisant en dépit de toutes les dispositions prises lors du lancement de la SOCATUR, de nombreuses difficultés apparurent au démarrage de l'exploitation.

- Le mauvais état des voiries et l'absence d'articulation entre le programme de réhabilitation des routes et la politique de création d'un réseau de transport collectif urbain.
- Les lourdeurs administratives et l'absence de coordination entre les différentes administrations⁴⁸ concernées par le projet.
- L'absence de données statistiques fiables pour la réalisation d'une étude de marché et de clientèle.

⁴⁷ Il avait un rôle consultatif et donnait un avis sur les attributions des lignes. Il procédait à des études d'orientations générales en relations étroites avec les ministères de la ville et des transports. Son rôle de régulation lui permettait d'être à l'écoute de la SOCATUR et de faire des propositions aux responsables administratifs de l'État et de la communauté urbaine concernée.

⁴⁸ Les ministères étaient : le ministère des transports, de l'urbanisme et de l'habitat, les Communautés urbaines de Douala et de Yaoundé.

- Le faible soutien des pouvoirs publics, qui n'allouaient pas de subventions aux sociétés, mais hésitaient également à s'engager clairement sur les montants des droits de douane liés à l'importation du matériel roulant et des pièces de rechange.



Photo 7 : Les nouveaux bus de SOCATUR avec une capacité d'accueil réduite et un meilleur confort © Kalieu 2015

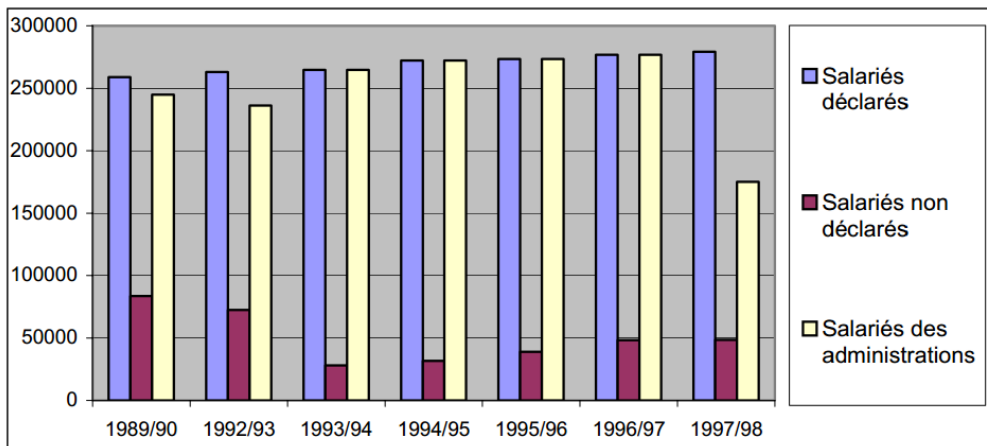
La SOCATUR peut cependant faire état de réels succès. Elle apparaît aujourd'hui à la fois comme une entreprise citoyenne et un instrument par excellence de lutte contre la pauvreté. En effet, elle facilite les déplacements des populations urbaines, particulièrement celles à faibles revenus. Par son tarif unique et relativement faible de 150 FCFA sans sectionnement, elle permet de baisser le budget de transport des ménages et participe à l'amélioration de leurs conditions de vie. Elle favorise en outre le désengorgement et le décongestionnement de certaines artères de la communauté urbaine de Douala. Elle participe également à la diminution de la pollution et à la promotion de l'image d'une capitale économique moderne. En dépit de toutes ces missions, les difficultés qu'elle rencontre sont nombreuses et susceptibles de menacer sa viabilité à terme. Il s'agit de :

- L'état dégradé des chaussées de la ville.
- La congestion du trafic qui ralentit considérablement la vitesse des bus.
- La concurrence déloyale des transporteurs clandestins et des motos-taxis.

2.4 Les licenciements massifs

Dans la conjoncture des années 1985-1990, l'État camerounais, qui était jusque-là entrepreneur, organisateur et régulateur s'est désengagé. La principale conséquence fut la réduction des effectifs dans les entreprises publiques et privées et la baisse des revenus. Les acteurs sociaux ont assisté à un gel des recrutements dans la fonction publique, à la réduction de plus de 40 % des salaires des fonctionnaires, à la fermeture de multiples entreprises privées et parapubliques, aux licenciements massifs, etc. L'État camerounais, frappé par la crise, est devenu un État « pauvre » et « faible » (DJOUDA B. , 2015).

Tableau 1 : Évolution de la distribution des salariés du secteur moderne par type 1989/90 -1997/98
source : cahiers de la stratégie de l'emploi au Cameroun 2005



Les deux mesures gouvernementales intervenues en janvier et novembre 1993 ont diminué les salaires en valeur nominale de l'ordre de 60 à 70 %. La dévaluation de 50 % du FCFA, en janvier 1994, a amplifié une situation de crise déjà insurmontable. La fermeture d'usines et son lot de licenciements massifs entraînant la forte contraction de l'emploi salarié, conjugués au déclin des services de transport public, ont formé un terreau fertile au développement de l'économie dite informelle. L'environnement macro-économique, frappé par la crise, limita énormément les chances d'accès au marché du travail pour de nombreuses familles. Entre 1985 et 1992, la population sans emploi avait atteint près de 57,7 % de la population totale, au cours de la même période l'emploi salarié a diminué de 19,2 % (DIAZ L. , PLAT, SAHABANA, & POCHE, 2012). Dès lors « déflatés »⁴⁹, jeunes déscolarisés et chômeurs exercèrent des petits métiers ou devinrent des conducteurs de

⁴⁹ Ancien fonctionnaire ou agent d'une entreprise parapublique, licencié dans le cadre d'un plan d'assainissement des finances publiques.

véhicules de transport collectif (dont des motos-taxis). C'est la perspective d'un avenir incertain qui permet la « sédentarisation » dans le secteur informel de cette masse de salariés nouvellement licenciés. Ils optèrent dans leur majorité pour une activité à revenus immédiats exercée dans les rues des métropoles. La moto-taxi encore en gestation devint le principal secteur d'activité où ils trouvèrent refuge. À Douala, on estimait en 2003 à 22 000 le nombre de motos commerciales en circulation et à 30 000 le nombre d'emplois, directs ou indirects, engendrés par le développement du secteur des *bend-skins*, sur un total de 43 000 pour l'ensemble du transport collectif urbain (ibid.).

2.5 L'exode rural ou la quête d'un lendemain meilleur

Malgré la crise économique, les citoyens pensent que la ville constitue leur meilleur refuge. Ainsi, Douala connut une démographie exponentielle et un développement anarchique de sa périphérie du fait de l'exode rural accéléré. En fait, on peut appréhender les facteurs qui justifient ce mouvement massif de déplacement en faisant appel à une analyse objective de la situation relative des milieux touchés par l'exode rural. S'il est bien évident que certains milieux ruraux peuvent présenter en soi des caractères répulsifs, d'autres sont désertés par mimétisme. Il se crée alors deux phénomènes : la circulation dans un univers en transformation permanente, d'une part, et une recherche d'occupation professionnelle pour des individus désemparés, d'autre part. Cet exode se traduit par une migration importante gouvernée par des forces répulsives (le migrant cherche à quitter son milieu d'origine qui ne le satisfait plus) et des forces d'attraction (le migrant aspire à trouver mieux là où il se dirige). La migration apparaît donc comme un calcul économique et un projet. En cela, elle n'est pas aussi malléable que le pensent les recruteurs (BARDIER, COURADE, & GUBRY, 1981-1982).

L'exode rural peut entraîner une véritable ponction des forces vives de la campagne par la ville. Ce phénomène peut conduire à une stagnation, voire à un déclin économique. En général, l'exode rural touche en priorité les jeunes hommes célibataires et apparaît donc, au début, comme un phénomène masculin. Ces migrations masculines vont induire des migrations féminines, car le migrant, dès qu'il s'est stabilisé et a amélioré sa situation, retourne au village pour y prendre une épouse. Des migrations féminines suivent donc les masculines avec quelques années de décalage et une trajectoire raccourcie (de la résidence

du père à celle du mari). Avec la pénétration des idées modernes, le travail agricole est perçu de plus en plus comme exagérément pénible. Par ailleurs, le rural ne souhaite pas toujours travailler à la limite de ses capacités physiques. D'une manière générale, même payé au salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG), le salarié apparaît comme un privilégié par rapport à la masse de ses compatriotes ruraux, parce qu'il bénéficie de ressources mensuelles régulières. Il semble cependant que l'exode rural d'aujourd'hui puisse être interprété globalement comme la résultante de la crise que traversent les sociétés rurales sur tous les plans. Le plus souvent, elles ne peuvent pas fournir aux jeunes des perspectives de promotion économique et sociale. Souvent découragée par les prix instables des produits d'exportation et la pénibilité des travaux champêtres, choisissent de se rendre en ville, où ils espèrent des lendemains meilleurs (ibid.). Ces jeunes campagnards sans qualification, ne disposant que d'une instruction scolaire de niveau élémentaire, viennent grossir la masse des débrouillards qui vivent de petits boulots dans les villes africaines. Avant l'ouverture vers la Chine, sur les conseils de leurs proches et pour éviter l'oisiveté, ils devenaient apprentis, chargeurs ou pousseurs. Ne nécessitant aucune qualification particulière, ces activités constituaient un premier pas dans l'intégration citadine.

Depuis quelques années, l'arrivée des motos chinoises a changé les choses : seuls les plus nécessaires ou les plus désœuvrés deviennent pousseurs. Désormais, la famille se mobilise pour mettre à la disposition du frère, du cousin, du neveu ou de l'oncle venu du village une moto en lui disant « va te débrouiller avec ! ». La filière informelle semble être la porte d'entrée privilégiée des migrants, qui s'appuient sur des réseaux relationnels omniprésents (ANTOINE, 1997). En suivant cette logique, nous pouvons affirmer que chaque famille « fabrique » son *moto-taximan* : tant pis s'il ne sait pas bien conduire, à partir du moment où il a reçu quelques rudiments au quartier auprès des anciens, c'est bon ; il peut déjà « se lancer et aller à l'attaque (de la clientèle) »⁵⁰.

⁵⁰ Dans le langage courant du Cameroun « lancer » veut dire commencer et « attaquer » signifie travailler.

Il faut souligner que cet exode rural existe à une échelle beaucoup plus faible dans l'arrière-pays. À Bafoussam et dans toutes les villes de la région, nous avons observé un exode journalier qui s'apparente à une migration pendulaire quotidienne. Les jeunes quittent les petits villages environnants pour « faire la moto » en ville pendant la journée et les regagnent une fois la nuit tombée. C'est l'une des raisons qui expliquent la rareté des motos dans les villes de l'arrière-pays. Ils pratiquent la moto en complément des travaux champêtres, afin de réduire la part de revenu consacrée à l'alimentation de la famille. En maintenant une activité agricole de subsistance, le revenu de la moto peut être destiné aux frais de scolarité et de santé, le surplus étant réservé aux charges sociales et associatives très nombreuses dans cette partie du pays.



Photo 8 : Pousseurs à Douala, cette activité est en voie de disparition, le pousse-pousse est désormais réservé au transport d'encombrants. © Kalieu 2015

3 Les causes secondaires de l'apparition du *bend-skin*

3.1 La précarité et l'incertitude du salariat

Nous définissons la précarité comme une situation dans laquelle un individu ou un groupe de personnes peine à jouir des avantages liés à une fonction, à une position sociale ou professionnelle. Dans notre cas, il est question de l'impossibilité pour les travailleurs de profiter des fruits du labeur, car le salaire qui devrait être la récompense de leur engagement et de leur effort est une source permanente d'inquiétude et d'insatisfaction, trop maigre et irrégulier qu'il est. La plupart des migrants n'ont pas les qualifications nécessaires pour prétendre aux postes du secteur moderne, ils sont donc prêts à réaliser tous les travaux et en conséquence ils sont relativement moins touchés par le chômage urbain que les natifs des villes. Mais cette forte disponibilité de main-d'œuvre contribue à

maintenir la rémunération des travaux non-qualifiés à un niveau très bas. Tout marché qui se trouve dans cette situation de déséquilibre favorise les employeurs, au détriment des salariés. En effet, certains recrutent et licencient chaque jour des travailleurs temporaires, tant dis que d'autres imposent à leurs salariés des rémunérations à la tâche quand bien même l'application du salaire mensuel serait souhaitable ; d'autres encore préfèrent employer la main-d'œuvre non qualifiée, refusant les services efficaces et coûteux d'un personnel formé. L'ouverture économique à la Chine est venue opportunément faciliter l'achat des motos et, par ricochet, offrir à tous ces « exploités » une alternative au travail salarié. Malgré une augmentation significative du SMIG qui est passé de 28 216 à 36 270 FCFA, l'attrait pour le transport par moto-taxi n'a pas diminué car il assure un revenu moyen mensuel estimé à 80 000 FCFA. Dans une ville comme Douala, où le coût de vie est très élevé, il est impossible de vivre avec un SMIG : au mieux, il permet le « maintien »⁵¹.

Au vu de la situation peu enviable des ouvriers, il n'est pas étonnant que de nombreux jeunes, même sans instruction, posent un refus catégorique face à des propositions d'emplois dans des entreprises. Ceux qui sont vraiment dans l'impasse s'engagent pour une durée bien déterminée, le travail salarié ne constituant pour eux qu'un tremplin vers l'indépendance chosifiée par une moto. La première est généralement un engin d'occasion qu'on achète à prix cassé⁵² pour se lancer et se constituer un capital permettant l'acquisition d'une moto neuve. En outre, bien qu'insuffisamment rémunéré, le travail salarié demeure rare⁵³. Cette double contrainte suffit à détourner de nombreux jeunes de la recherche d'un emploi. Ils ne désespèrent pourtant pas ; en attendant, ils se tournent vers la moto, cette mère qui nourrit tous ses enfants.

⁵¹ Expression camerounaise pour dire que vous survivez en attendant mieux

⁵² Dans de nombreux cas les *motos-taximen* bénéficient de l'aide des proches ou contractent un crédit dans une association pour financer l'achat de leur première moto.

⁵³ Pour y avoir accès, il faut pouvoir compter sur un réseau de connaissances qui fera parvenir la demande à la bonne personne et la soutiendra.

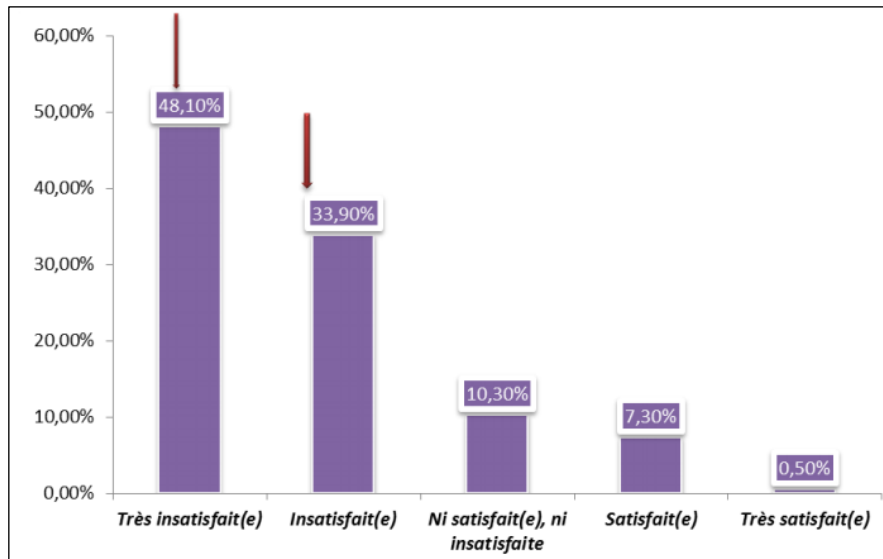


Figure 6 : Répartition du niveau de satisfaction selon la condition de travail © Kidwang 2014

Il est inhabituel d'analyser le développement et le maintien de la moto dans les villes africaines en faisant appel à des causes aussi profondes, apparemment éloignées du propos. Il est courant de s'attaquer aux symptômes, sans prendre la peine d'aller au cœur même du mécanisme qui justifie l'évolution du phénomène. Notre démarche vise tout simplement à rétablir les choses dans leur contexte pour permettre une véritable connaissance du sujet. Le développement de la moto n'est donc pas la résultante de la seule incapacité des jeunes à participer au développement du pays par leur travail. Il faut garder en tête les difficultés qui se dressent devant eux. Les barrières à surmonter pour atteindre un travail décent sont telles qu'ils se rabattent vers les métiers de proximité accessibles à tous ceux qui en font la demande. À la faiblesse des salaires, il faut ajouter l'incertitude et les retards de paiement. Obtenir sa rémunération est hypothétique dans de nombreuses entreprises, qui infligent souvent aux salariés de longs mois d'arriérés avant de les payer. Cette précarité ne pousse pas les jeunes en quête de stabilité vers le salariat, pourtant moins pénible que la moto.

3.2 Un réseau viaire impraticable

Le mauvais état de la route restreint la mobilité aussi bien à Douala qu'à Bafoussam. Les taxis n'y assurent les courses qu'au centre-ville et sur les principaux axes bitumés. La liaison entre la ville et les banlieues ou les villes satellites incombe désormais aux motos, plus à même à faire face à la vétusté du réseau. La situation est identique dans toutes les régions du Cameroun où l'arrivée des motos-taxis a entraîné la diminution de l'activité des taxis traditionnels jusqu'à leur résignation totale devant leur incapacité à supporter la

concurrence, notamment au niveau des coûts et de la personnalisation du service. Bien qu'il ait mis en place un solide système pour le financement de l'entretien des routes (avec une taxe sur le carburant) l'État éprouve des difficultés à convertir ces ressources en un programme de maintenance efficace.



Photo 9 : Travaux de réhabilitation de la voirie à Douala © Kalieu 2015

Pour relever les défis infrastructurels, le Cameroun devrait dépenser 1480 millions \$ par an pendant la décennie à venir. Cet effort représenterait 8,9 % de son produit intérieur brut (PIB), nettement moins que la moyenne des pays d'Afrique subsaharienne (14,5 %). Pourtant, un accès plus étendu à des services infrastructurels améliorés constituerait un moteur important pour la croissance économique. Les données recueillies auprès des entreprises indiquent que les contraintes infrastructurelles sont responsables d'environ 42 % de l'écart de productivité auquel doivent faire face les firmes camerounaises, le reste étant imputable à une gouvernance médiocre, à la bureaucratie et aux contraintes financières. La qualité des routes constitue une entrave pour le secteur privé. Une entreprise camerounaise sur trois les a identifiées comme un obstacle majeur pour la conduite des affaires (DOMINGUEZ-TORRES & FOSTER, 2011).

La plupart des infrastructures urbaines datent de 1980 : à leur vétusté s'ajoute le fait que la population a plus que doublé depuis. Le Cameroun souffre de l'absence d'une approche coordonnée du transport intermodal. La densité du réseau routier est de 72 kilomètres pour 1000 km², plus que la moyenne continentale qui est de 59 kilomètres pour 1000 km²⁵⁴. Le niveau de financement des routes est satisfaisant, mais les activités de maintenance sont

⁵⁴ Elle est néanmoins inférieure à celle des pays à revenu intermédiaire du continent, qui se situe à 318 kilomètres pour 1000 km².

mal planifiées et ne parviennent pas à optimiser le cycle de vie des actifs. Un récent audit des contrats d'entretien, financé par le fonds national *ad hoc*, a révélé que seulement 45% des travaux de génie civil étaient jugés d'une qualité technique satisfaisante ou acceptable (ibid.). Ces carences dans l'entretien ont contribué au mauvais revêtement du réseau routier du Cameroun dont seulement 52 % sont jugés bons ou acceptables, contre 68 % dans les pays africains riches en ressources et 82 % dans les pays à revenu intermédiaire.

D'après les mesures utilisant le système d'information géographique, seulement 27 % des habitants des zones rurales du Cameroun ont accès à des routes praticables. Les mêmes études indiquent que 51 % de la population rurale vit dans un rayon de deux kilomètres d'une route praticable en toute saison (DOMINGUEZ-TORRES & FOSTER, 2011). Cette situation n'est pas de nature à faciliter l'acheminement des produits agricoles, principale source de revenus des ruraux. Sans route convenable, une frange importante de la population est ainsi condamnée à une médiocre existence⁵⁵. Aussi, dans un souci de réhabilitation et de restructuration, les voies ont été classées en deux catégories :

- un réseau prioritaire sur lequel se concentre l'essentiel des dépenses routières.
- un réseau non prioritaire qui ne reçoit que des financements résiduels et sporadiques.

Dans le cadre de sa stratégie de croissance et d'emploi, le gouvernement entend investir massivement dans les infrastructures. L'objectif général est de mettre les routes en adéquation avec la demande économique et sociale. Il s'agira par conséquent de les replacer dans leur véritable rôle d'accompagnement des objectifs de développement économique et social. Il est question d'améliorer substantiellement le taux d'accès aux infrastructures en générant une offre qui anticipe la demande. De manière spécifique, il s'agirait de doubler la fraction du réseau routier bitumé, en faisant passer son ratio de 0,27 pour 1000 habitants en 2010 à 0,34 en 2020, ce qui en augmenterait le taux de 10% actuellement à 17 % à l'horizon du plan (DOMINGUEZ-TORRES & FOSTER, 2011).

⁵⁵ Le réseau routier desservant les zones rurales où vivent plus de la moitié des Camerounais compte 27 713 km. Cependant, seuls 8 868 km sont praticables en toute saison, soit moins de 18% du réseau global. En raison de la rareté des ressources financières pendant la période de forte crise économique que le Cameroun a connu dans les années 1990, le réseau routier s'est considérablement dégradé. L'indicateur sur l'état du réseau routier est alors donné suivant une nouvelle nomenclature du réseau routier national et une typologie des routes qui comprend : les routes bitumées 42% ; les routes en terre 16% et les routes rurales 68%. La quasi-totalité du réseau non-prioritaire est en très mauvais état ; 30% seulement de l'ensemble du réseau routier national est praticable.

Après cette lecture panoramique de l'état des infrastructures routières du Cameroun, nous pouvons conclure que leur mauvais état a joué un rôle majeur dans le développement du transport par moto. Les externalités générées par le transport urbain et rural comme la congestion, les accidents, les émissions polluantes, la criminalité, l'incivisme sont une manifestation visible de la gestion chaotique des transports.

3.3 La « *feymania* » ou l'arnaque à la camerounaise

Au-delà des causes liées aux urgences de survie, le foisonnement des motos-taxis a aussi été accéléré par la forte implication des opérateurs économiques. Après la crise économique (1990), le Cameroun a connu un essor paradoxal de « nouveaux riches », plus connus sous le vocable de *feymen*⁵⁶.

Ces derniers, souvent illettrés et issus des milieux défavorisés ont développé des stratégies illicites d'accumulation financière et immobilière. Ces « investisseurs » ont trouvé dans le transport par motocycle un moyen rapide de blanchir et de rentabiliser leur capital ; offrant ainsi la possibilité à des milliers de jeunes désœuvrés d'acquérir une moto. Ces escrocs nés de la conjoncture économique, ont donc joué un rôle déterminant dans le boom de la moto-taxi au Cameroun (DJOUA B. , 2015).

3.4 La porosité de la frontière Nigériane

La moto a essaimé à partir de la zone septentrionale, la contrebande et la porosité de la longue frontière avec le Nigéria ayant favorisé l'importation des engins assemblés dans ce pays. Depuis les années 1980, à la faveur de leur proximité avec ce pays, les villes de Maroua, Garoua et N'Gaoundéré se sont positionnées comme les premiers foyers des motos-taxis au Cameroun. Les populations de cette région ont gardé jusqu'ici la possibilité d'importer, des motos assemblées au Nigéria sans contraintes douanières. Après le septentrion, la région de l'Est, notamment les villes de Bertoua, Batouri et Yokadouma, ont été les seconds foyers des motos-taxis. Ce n'est que dans les années 1990 que le littoral, la ville de Douala notamment, s'est positionné comme troisième foyer d'installation des motos-taxis. Cette dernière décennie a vu l'extension rapide du phénomène dans les régions

⁵⁶ Le plus connu des *feymen* reste incontestablement Donatien Kouagne, il compte parmi ses victimes de nombreux présidents africains Nelson Mandela, Mobutu, Kabila etc.

du Centre (Yaoundé), de l’Ouest (Bafoussam, Mbouda, Dschang) et du Nord-Ouest (Bamenda) (KAFFO, KAMDEM, & TATSABONG, 2015).



Carte 9: Foyer de diffusion de la moto au Cameroun

SECTION V. Offre de transport à Douala et Bafoussam

Il est avéré que l'Afrique est le théâtre d'un système de transport complexe et en perpétuelle mutation, mais il est avant tout multiforme. Bien avant l'expansion des mobilités populaires, il existait une organisation réglementée à l'accès « réservé ». Il fallait en effet montrer patte blanche et fournir de pléthore de pièces avant de se voir accorder une licence de transport comme chauffeur de taxi ou comme transporteur interurbain. L'essor des motos-taxis a obligé les pionniers du transport urbain à innover pour résister et se maintenir.

1 La fin d'un long règne : les taxis « jaunes », un mode en sursis

Les taxis jaunes constituent le plus ancien mode de transport urbain réglementé au Cameroun. Lors de l'indépendance, intervenue en 1960, le taxi auto était l'unique moyen de transport en commun dans le pays. C'était des véhicules de cinq places, peints en jaune et affichant un numéro sur leurs portières avant. À partir de 1966, le plus souvent, ce furent des voitures de marque Toyota, venues de Belgique, importées en seconde main. Toyota a conservé ses exportations vers l'Europe, pour la Grande-Bretagne et la Norvège (1965) puis la Belgique (1966).



Photo 10 : Tête de ligne de taxi à Douala © Kalieu 2015

Il y a 20 ans, ils constituaient l'essentiel de la circulation urbaine (SSTAP, 2004). À Douala, les taxis roulent au gré de la clientèle et des choix du conducteur, qui n'a pas d'attache régulière. Mais les chauffeurs peuvent privilégier certaines dessertes et s'y cantonner durant tout ou partie du service quotidien : on voit alors se former des têtes de ligne pour ces

destinations. Ils fonctionnent en mode collectif dit « ramassage⁵⁷ » ; le tarif individuel est de 250 FCFA. Pour la « course » et le « dépôt », le prix est systématiquement négocié avant l'embarquement. L'extension urbaine et le développement des embouteillages les poussent à pratiquer un sectionnement des parcours : certains taxis ne traversent jamais le pont du Wouri, d'autres se limitent à la desserte du centre.

À Bafoussam depuis les années 70, les taxis opèrent exclusivement sur les artères bitumées ; la forte dégradation du réseau viaire et le maillage très insuffisant ne leur permettent pas de diversifier leur service comme à Douala. Ils se contentent des aller et retour sur les axes principaux ; rares sont les taxis qui s'en écartent à cause de la concurrence des motos. Pendant nos enquêtes, il nous est clairement apparu que le tarif à Bafoussam était inférieur à ceux pratiqués à Douala : au lieu des 250 FCFA revendiqués par les syndicats, le prix maximal d'une course est de 200 FCFA, avec une majorité à 100 FCFA. Au dire de quelques passagers et *taximen*, ce décalage trouve son explication dans la qualité du réseau qui ne permet pas une desserte optimale du territoire ; les chauffeurs préfèrent s'arrêter « là où la route est trop défoncée pour laisser les *motos-taximen* continuer ». De fait, sur 752 km de routes, seul 82,2 km sont suffisamment carrossables pour supporter les 800 taxis de la ville. Avec l'arrivée inopinée des motos-taxis, le nombre de taxis a connu une diminution importante, ce qui a entraîné une baisse du chiffre d'affaire et de la recette journalière. Sur le plan institutionnel, elle se caractérise par une réduction du nombre d'immatriculations. Si les motos-taxis ont accéléré le déclin des taxis « jaunes », il n'en demeure pas moins que d'autres facteurs y ont fortement contribué :

- L'augmentation du prix du carburant ces dernières années qui a entraîné celui du taxi. Il est passé de 100 FCFA dans les années 1990 à 250 FCFA en 2013. Les populations les plus pauvres n'ont eu d'autre choix que d'alterner marche et mode motorisé pour réduire les coûts de déplacement quotidien.
- La reconnaissance de la moto-taxi par l'État comme un mode de transport urbain en 1995. Ce feu vert réglementaire a entraîné son rapide développement.

⁵⁷ Sillonner la ville pour charger les clients le long de la route et les déposer à destination. En principe, quatre personnes suffisent pour faire le plein de passagers. Du fait de l'insuffisance des taxis, la pratique de la surcharge s'est toutefois banalisée.

La combinaison de tous ces facteurs a eu pour effet la diminution progressive des taxis « jaunes » dans le paysage urbain. Ils tentent aujourd'hui de s'organiser pour se maintenir ; ils ont opté pour une spécialisation et une division de la ville en secteur. Chaque quartier a désormais des points de chargement bien précis. Cette évolution montre que la concurrence de la moto est impitoyable. Nous sommes donc passés des taxis « tour de ville » aux taxis « de lignes », qui font des trajets pendulaires sur des parcours bien définies. Cette adaptation de l'offre répond également à une extension et à une congestion de plus en plus fréquente du centre-ville du fait de l'incivisme. De l'avis des opérateurs, l'activité n'est plus aussi rentable qu'avant. La raison ne serait pas à rechercher seulement du côté de la concurrence, mais plutôt dans la dégradation et l'impraticabilité croissantes de la voirie. Toutefois l'apparition des motos-taxis les a handicapés ; certains *taximen* se sont d'ailleurs reconvertis en conducteurs de *bend-skins*.

2 Les clandos : insaisissables pourtant bien présents

Les « clandos » sont des taxis qui opèrent clandestinement, sans licence. Ils sont insaisissables, de l'aveu même des responsables des syndicats de transporteurs auxquels ils sont pourtant affiliés, au moins pour une partie d'entre eux. Leur nombre, est difficile à évaluer, d'autant qu'il fluctue en fonction des contrôles exercées par les forces de l'ordre. Ils ne portent aucun signe distinctif et ne sont pas peints en jaune. Il s'agit le plus souvent de véhicules en fin de parcours ou de voitures à usage personnel, qui servent de temps en temps de taxi pour augmenter les ressources des propriétaires. Ces derniers « sacrifient » ces véhicules moribonds en les affectant aux dessertes de zones très enclavées, dont l'état des infrastructures décourage tout autre transporteur (SSTAP, 2004). Ils mènent une concurrence sévère aux taxis urbains conventionnels, surtout aux heures de pointe, car ils pratiquent des prix plus accessibles et sont plus souples dans leur couverture spatiale. Ils empruntent souvent les itinéraires non exploités par les transports en commun ou qui nécessitent de payer deux taxis conventionnels pour y accéder. L'importance des clandos dans le système de transport est difficile à évaluer en raison de leur caractère aléatoire. À mi-chemin entre les transports en commun et les taxis classiques, ils sont évidemment décriés par les autres acteurs, car ils opèrent en toute illégalité. Mais ils restent pourtant un mode de transport toléré par les autorités, bien au courant de leur présence. Ils constituent en effet une offre viable qui permet de faire face à l'énorme demande en transport.

À Bafoussam, les clandos desservent exclusivement les villages et les départements périphériques. On les rencontre au carrefour Total pour la « ligne du champ⁵⁸ », en direction du Noun⁵⁹ (DJIOKENG, 2014). Eux aussi se font rares dans le paysage urbain, car la souplesse et la desserte quasi complète des périphéries lointaines, qui était jadis leur domaine, est désormais sous l'emprise des motos-taxis. Ils restent néanmoins plébiscités par les commerçants pour le transport des marchandises en saison pluvieuse. Mais l'arrivée des tricycles risque de leur arracher ce dernier avantage.

3 SOCATUR : faire face à une concurrence impitoyable ou comment redevenir le leader

La société camerounaise de transport urbain (SOCATUR) est née en 2000 de la concession des anciennes lignes de la défunte entreprise publique de transports par autobus SOTUC⁶⁰. Elle dispose d'une convention d'exclusivité, pour 30 ans, sur l'exploitation de véhicules de plus de 30 places. On pourrait parler sans se tromper d'une résurrection des transports en commun dans la ville de Douala, qui depuis quelques années semblaient lentement mais irrémédiablement vers les abîmes de la liquidation. L'état dégradé du réseau urbain avait en effet eu raison des bus de seconde main acquis pour la relance de l'entreprise de transport. L'entreprise connaît depuis quelques années un réel sursaut dans son activité ; elle s'est véritablement lancée dans une course contre la montre, afin de retrouver la place qui était sienne il y a quelques années. C'est pour répondre à cet enjeu qu'elle a fait du renouvellement de son parc roulant une priorité. Pour les responsables de la SOCATUR, il s'agit d'offrir un cadre agréable de transport et une meilleure qualité de service, de renforcer ses lignes existantes et de desservir au mieux la ville de Douala et ses quartiers périphériques. Pour cela l'entreprise entend acquérir 500 bus avant la fin de l'année 2015 pour accroître son offre et atteindre ainsi une masse critique (BAFELI, 2015). Aujourd'hui 200⁶¹ minibus climatisés de 35 places, transportent près d'un million de passagers. Le réseau actuel de la SOCATUR est constitué de 13 lignes dont neuf sont actuellement en exploitation

⁵⁸ La ligne du champ désigne une desserte des zones où sont pratiquées les activités champêtres.

⁵⁹ Du carrefour SOCADA ils desservent Bameka et Bamedjou. Au sud de la ville, les clandos alimentent Bandjoun, Baham. Au centre-ville à proximité de la maison du parti ils embarquent les passagers pour le département du Ndé (DJIOKENG, 2014).

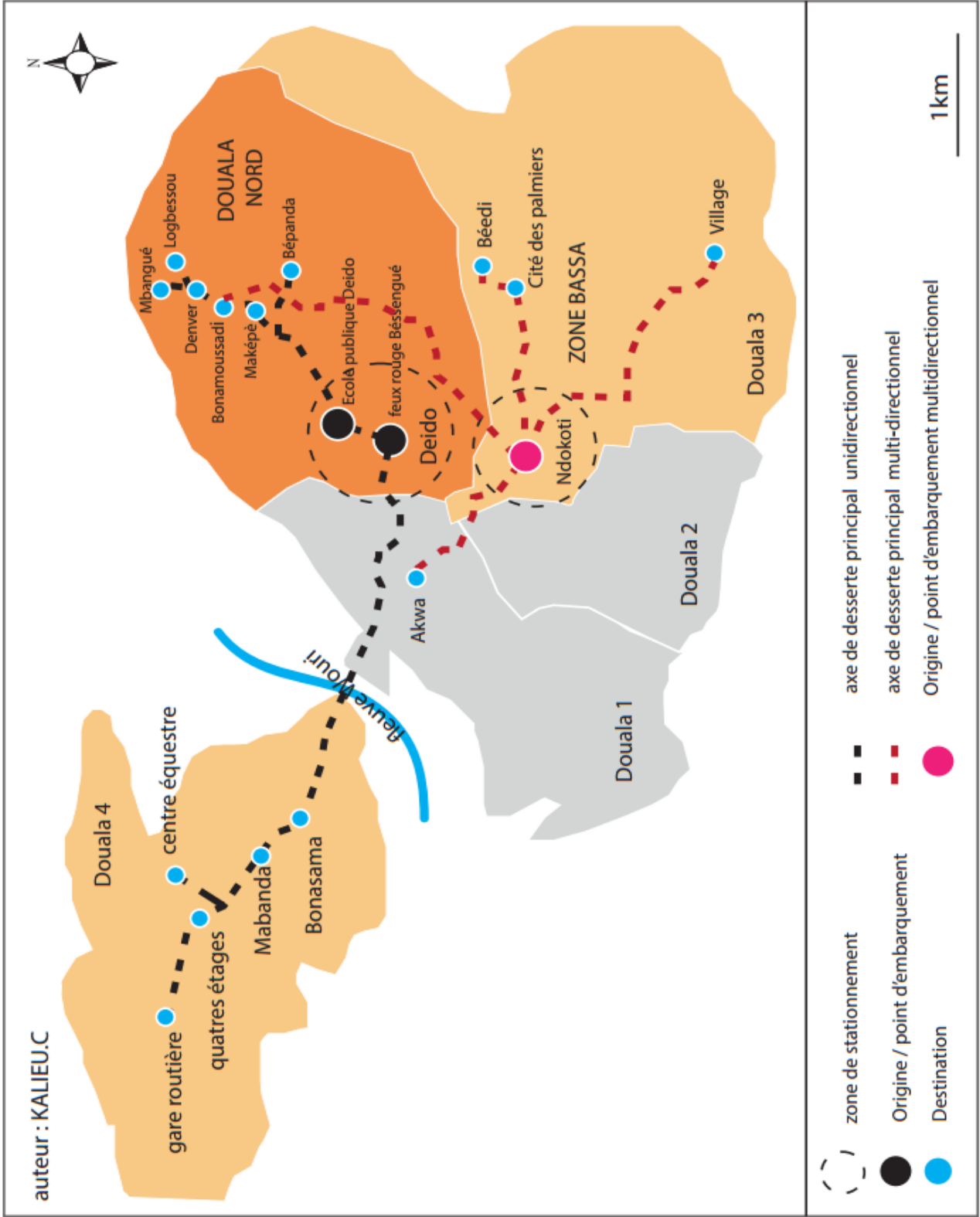
⁶⁰ SOTUC : société des transports urbains du Cameroun.

⁶¹ Le rythme de renouvellement du parc roulant s'est amélioré depuis 2009 : 105 bus ont été achetés en 2009, 13 en 2014, 50 en 2015.

sur un réseau de 130 kilomètres disposant de 400 arrêts. Il s'agit à termes d'étendre ce réseau à 30 lignes. L'entreprise réclame aux pouvoirs publics une meilleure prise en compte du caractère social et public du service qu'elle assure. Les zones actuellement desservies par la SOCATUR se situent essentiellement en périphérie. Ce choix commercial permet aux motos-taxis de rester les maîtres du centre-ville. Leur concentration dans la zone commerciale se justifie donc pleinement, car il n'existe aucune possibilité pour effectuer les courses de proximité.



Photo 11 : Des nouveaux bus de la SOCATUR © Kalieu 2015



Carte 10 : Schéma simplifié du réseau SOCATUR

SECTION IV. Conclusion du chapitre I

Si Douala concentre les activités économiques du pays, Bafoussam en est le grenier. Ces deux villes aux fonctions différentes font face depuis 25 ans aux motos-taxis qui ont remodelé leur paysage et leur morphologie. Dans ce premier chapitre nous avons montré le caractère « ancien » de l'ingénierie populaire. Celle-ci trouve ses origines dans la lointaine période coloniale. Les pratiques actuelles qualifiées de débrouillardise, d'informel et de populaire sont en fait le résultat d'un long savoir-faire accumulé par les classes populaires au fil des années pour vivre et exister en ville. C'est fort de cet héritage que les *motos-taximen* ont su s'imposer comme une alternative à la fermeture des entreprises de transport de masse et comme un modèle autonome pour les classes populaires. Nous avons montré que leur apparition au Cameroun était en réalité une étape dans leur parcours d'expansion, parti du Bénin dans les années 1970, puis généralisé à tous les territoires périphériques pour conquérir les pays de la sous-région et bien au-delà.

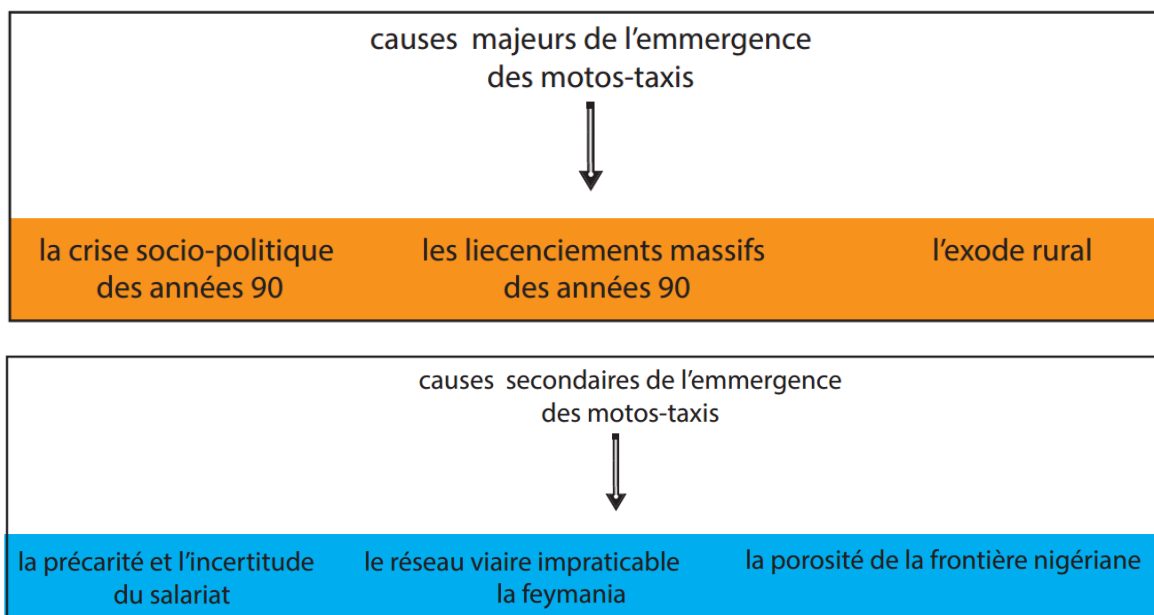
Résultant de la combinaison de facteurs politique, social, économique et d'une demande croissante en mobilité la moto-taxi n'a eu d'autre fonction que de répondre aux demandes souvent pressantes, ce qui la conduit à se répandre dans tout le pays. À Douala et à Bafoussam, elle se trouve désormais au centre des systèmes de mobilité. Ces deux villes différent mais leurs besoins en mobilité les rapprochent. L'essor de la moto-taxi dans ces deux territoires présente des traits communs avec les autres villes africaines (KUMAR, 2011) car il relève de ressorts identiques :

- Une croissance démographique urbaine et une urbanisation tentaculaire.
- Une faible motorisation des ménages (30 à 70 véhicules pour 1000 habitants), d'où une forte dépendance à l'égard des transports collectifs.
- L'inadéquation et la détérioration des infrastructures routières en milieu urbain et rural.
- Des équipements inadaptés voire inexistantes pour les modes doux (marche à pied, vélo)
- Une couverture insuffisante des transports publics et une baisse de leurs performances
- Les chevauchements et conflits entre les institutions chargées de la planification et de du transport, conséquence d'un vide juridique et institutionnel.

- La mauvaise planification des routes et un accroissement des mouvements entre les banlieues. Cette diversité des modes de déplacement est devenue difficile à absorber par les lignes traditionnelles d'autobus.
- Les motos-taxis ouvrent des opportunités de premiers emplois
- La moto-taxi est réputée pour sa disponibilité, son accessibilité, et sa célérité.
- Elles offrent plus de sécurité aux passagers que les autres modes de transports publics, car les agressions y sont rares.

À ces paramètres communs aux villes africaines relevons celles qui furent et parfois demeurent spécifiques au Cameroun : la porosité de la frontière nigériane, les villes mortes, la *feymania* ou l'arnaque à la camerounaise. Dans le chapitre suivant, nous analyserons l'une des conséquences directes de l'apparition des motos-taxis au Cameroun : la sédimentation. En effet, à sa suite, contre toute attente, l'activité s'est sédentarisée.

Les conditions de cette « durcification » inattendue feront l'objet du prochain chapitre.



CHAPITRE II. DE LA « SEDIMENTATION » DES MOTOS-TAXIS DANS LES VILLES CAMEROUNAISES

Dans le chapitre précédent nous avons présenté et analysé les conditions d'apparition et d'expansion de la moto au Bénin et au Cameroun. Il en ressort que la moto est le résultat d'une crise et d'un déficit en transport urbain. Nous consacrons ce deuxième chapitre à la définition des conditions de sa « sédimentation ». Celle-ci s'apparente en de nombreux points à un changement social, car elle répond à ce regard aux critères définis par Durand et Weil (LECORDIER-FERLAY, 2012) :

- Le changement social doit être durable.
- Le changement social doit être repérable dans le temps.
- Le changement social doit être (un phénomène) collectif.

La « durcification » se définit alors comme l'installation durable, par dilution parfois, d'une innovation ou d'une pratique sociale dans un environnement vierge. On parle alors de colonisation par l'innovation. Elle est le résultat d'un mécanisme graduel constitué de plusieurs étapes : l'apparition, l'utilisation, l'évaluation, l'acceptation, l'appropriation et l'intégration dans son milieu d'éclosion ou d'adoption. Si lors de son apparition, la moto-taxi n'a pas bénéficié du regard attentif des autorités, c'est parce qu'elles étaient persuadées de son caractère circonstanciel et provisoire. Elle n'était pas prévue pour durer. Or, plus d'un quart de siècle après son apparition, le transport par moto ne semble pas s'essouffler, bien au contraire. Il impressionne même par la vivacité et l'inventivité des *motos-taximen* qui résistent en dépit de l'hostilité qu'ils suscitent et des critiques souvent fondées qui leur sont adressées. Comprendre les mécanismes qui permettent aux motos-taxis de se maintenir contribuera à une meilleure analyse des conditions sociales et sociétales dans laquelle les acteurs de ce transport agissent et évoluent. De nombreuses études et nos enquêtes entre février et juin 2015 auprès d'une centaine de *motos-taximen* à Douala et Bafoussam ont établi que la sédimentation de la moto était étroitement liée à :

- L'ouverture vers la Chine.
- La difficile insertion professionnelle.
- La souplesse dans l'application de la loi, qui a accéléré son développement.
- L'étalement et l'enclavement urbain : faute de route le recours à la moto est inévitable.

SECTION I. L'absence de contrainte patronale et professionnelle

Toute activité professionnelle, par nature, a des contraintes liées à l'organisation du travail, à son environnement et à l'effort physique que cela demande. Selon l'Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (INRS) les principales contraintes rencontrées au travail sont de deux ordres : psychosociaux et physico-chimiques.

Tableau 2 : Les principales contraintes rencontrées au travail

Psychosociaux	Physico-chimiques
<ul style="list-style-type: none">• Polyvalence• Travail répétitif• Absence de latitude• Horaires atypiques• Exigence attentionnelle• Tension due aux risques d'erreur• Travail isolé / faible soutien social• Rythmes imposés par la production• Peu ou pas de contact avec le public• Incompatibilité des horaires de travail et des rythmes sociaux	<ul style="list-style-type: none">• Bruit• Charge physique• Risques chimiques• Les risques routiers• Risques biologiques• Température extrême• Environnement insalubre• Environnement sans ouverture sur l'extérieur• Risques physiques immédiats• Absorption des fumées et des produits toxiques.

De nombreux jeunes optent pour la moto-taxi, malgré les risques que cela représente, parce que les contraintes patronales et professionnelles y sont réduites. La seule pression consiste au versement de la recette journalière exigée en échange de la moto lorsqu'ils ne sont pas propriétaires. Ils disposent de leur temps et répartissent leur horaire de travail et de repos à leur convenance. Ce qui n'est évidemment pas le cas dans le cadre d'une activité salariale. Dans leur immense majorité les *bend-skineurs* expriment un certain rejet pour le travail salarial, parce que les seules fonctions auxquelles ils peuvent aspirer sont des postes d'ouvriers ou de manœuvres non-qualifiés. Toutes ces tâches sont épuisantes, tant physiquement que mentalement. Les jeunes *motos-taximen* pensent avoir fait le choix d'un métier « facile », puisqu'ils échappent à la pression de la productivité et du résultat. L'absence de contrôle et la liberté dans la gestion de son temps de travail, les ont convaincus d'opter pour l'entrepreneuriat individuel. Toutefois, bien que l'incertitude et la précarité du

salariat n'encourage pas les opérateurs motos à se livrer à une recherche active d'un emploi, ils reconnaissent que si une opportunité se présentait, il lui accorderait l'attention nécessaire. Telles sont les conclusions que nous avons tirées à l'issu des nombreux entretiens auprès des *motos-taximen* de Douala et Bafoussam. Dans la perception du *moto-taximan*, comme chez tous les employés, le salariat représente une certaine stabilité dans le revenu et la possibilité de faire carrière. Mais, après de longues années comme travailleur indépendant, il leur devient difficile, voire impossible, de s'adapter aux horaires d'une entreprise. Cette difficulté à la reconversion réside en trois choses :

Incompatibilité des horaires de travail et des rythmes sociaux	La polyvalence et l'environnement	Travail répétitif et horaires atypiques
<ul style="list-style-type: none"> • Travail de nuit • Nombres de jours de travail hebdomadaire variable • Travailler en horaires alternés • Disposer des pauses courtes 	<ul style="list-style-type: none"> • Abandonner fréquemment une tâche pour une autre • Changer de poste en fonction des besoins • Environnement sans ouverture dans les usines • Travailler à la lumière artificielle 	<ul style="list-style-type: none"> • Travail à la chaîne • Rythme imposé par le déplacement d'une pièce • Rythme imposé par le déplacement d'une machine • Répétition gestuelle lassante • Temps de travail supérieur à 10h • Travail 1 samedi sur 2 • Travail 1 dimanche sur 2

Le *moto-taximan* travaille sans la pression d'une organisation sur laquelle il n'a pas prise, ce qui est en revanche le quotidien du salarié. La quête d'une activité sans exigence les conforte dans leur choix de liberté. Aux yeux des opérateurs du transport à deux-roues, qui n'ignorent rien et connaissent parfois d'expérience l'incertitude salariale et les contraintes qui y sont liées, leur activité constitue un refuge contre le licenciement abusif sans solde, qui est une pratique courante dans de nombreuses entreprises. De plus les *motos-taximen* parviennent à s'assurer un revenu régulier et ils bénéficient en outre de la solidarité de leurs confrères en cas de malheur ou d'accident.

La solidarité du groupe, qu'on ne trouve pas toujours en entreprise, est une réelle assurance. Elle se manifeste sans cesse, que ce soit pour faire une démarche administrative, rechercher un logement, un terrain et même rencontrer sa future épouse. Au lieu-dit Ancien Dalip, il

nous a été rapporté pendant nos investigations, qu'un membre d'un camp de motos⁶², que la police avait interpellé de façon fallacieuse dans l'intention de monnayer sa remise en liberté, avait reçu le prompt secours de certains membres de son camp. Ils s'étaient rendus au commissariat et l'affaire s'était réglée en quelques secondes. De tels exemples, qu'ils soient réels ou légendaires témoignent de la force du groupe et de l'intérêt d'en être. Malgré les avantages qu'on peut tirer de cette solidarité, nombreux sont les *motos-taximen* qui espèrent changer de métier ou devenir patrons-proprétaires de deux ou trois motos afin de s'assurer un revenu plus confortable. Il faut cependant rappeler que, le choix de la moto par une frange importante des *motos-taximen* répond à un contexte précis où le salariat est considéré comme précaire, surtout pour les fonctions n'exigeant aucune compétence particulière. Si les choses venaient à changer, leur avis évoluerait certainement, mais nous en sommes encore loin et la moto-taxi a certainement de beaux jours devant elle, malgré les risques⁶³ et les dangers qui caractérisent cette profession.

Tableau 3 : Distribution selon les risques professionnels chez les *motos-taximen* de Douala © Kidwang 2014

	OUI		NON	
	<i>Effectif (n)</i>	<i>Pourcentage (%)</i>	<i>Effectif (n)</i>	<i>Pourcentage (%)</i>
<i>Exposition aux risques physiques au travail</i>	610	98,4	10	1,6
<i>Exposition aux risques chimiques au travail</i>	616	99,4	4	0,6
<i>Exposition aux risques mécaniques au travail</i>	569	91,8	51	8,2
<i>Exposition aux risques ergonomiques au travail.</i>	617	99,5	3	0,5
<i>Exposition aux risques psychologiques au cours de vos activités quotidiennes</i>	616	99,4	4	0,6
<i>Exposition aux risques biologiques au cours de vos activités quotidiennes.</i>	550	88,7	70	11,3
<i>Victime des violences au cours de vos activités</i>	398	64,2	222	35,8

⁶² Lieux de stationnement de *motos-taximen* appartenant ou non au même groupe.

⁶³ Voir la thèse de Jean-Pierre Kidwang sur la satisfaction des motos-taxis de la ville de Douala. Il y traite longuement des risques et des dangers liés à la pratique de la moto-taxi.

SECTION II. De l'étalement à l'enclavement urbain : La moto au service du désenclavement

« Les conditions de déplacement des citoyens des villes africaines sont déplorables alors même que les villes ne cessent de s'étendre et accueillent de plus en plus de populations, créant des besoins de plus en plus criants en matière de services urbains tels que les services de transport pour relier les zones d'habitat aux zones d'emplois que les évolutions urbaines tendent à dissocier (DEVILLE & GODARD, 2008) »

Les pays africains connaissent les taux de croissance des populations urbaines les plus élevés, en moyenne 4,4 % par an entre 1990-2004, en dépit du ralentissement des migrations d'origine rurale et de l'amorce de la transition démographique. Ce rapide accroissement a profondément marqué la production de l'espace urbain. Fortement orientée par la préférence pour l'habitat horizontal, elle repose sur la densification des zones centrales et, surtout, sur le développement des périphéries d'habitat spontané, dépourvues d'infrastructures et de services de base. Cette production de la ville « par le bas » prend alors généralement la forme d'un foisonnement désordonné et la superficie des villes tend à croître encore plus rapidement que la population (DIAZ, PLAT, & POCHE, 2010). La maîtrise de cette croissance urbaine et de ses effets induits dans les espaces périphériques des grandes villes est une question préoccupante pour les sociétés contemporaines. Elle se pose avec acuité dans les capitales des pays d'Afrique subsaharienne où l'urbanisation anarchique et spontanée prend souvent le pas sur les schémas officiels d'aménagement urbain (NDOCK NDOCK, 2013).

1 Douala et Bafoussam : deux villes aux périphéries enclavées

Douala et Bafoussam n'échappent guère à l'étalement urbain. Elles offrent aujourd'hui le spectacle saisissant de métropoles en pleine expansion, alimentées par un flux migratoire national et international. L'essentiel de l'extension urbaine s'est produite sans aucune infrastructure (NDOCK NDOCK, 2013). Dans un environnement marqué par un réseau routier limité et inadéquat, la durcification de la moto-taxi dans ces villes, est donc devenue inévitable. Le manque de voie de communication a entraîné une marginalisation croissante des quartiers périphériques de la ville. Dans leur grande majorité ils ne sont accessibles qu'en moto ; elle y est donc appréciée pour son rôle de désenclavement. C'est d'ailleurs

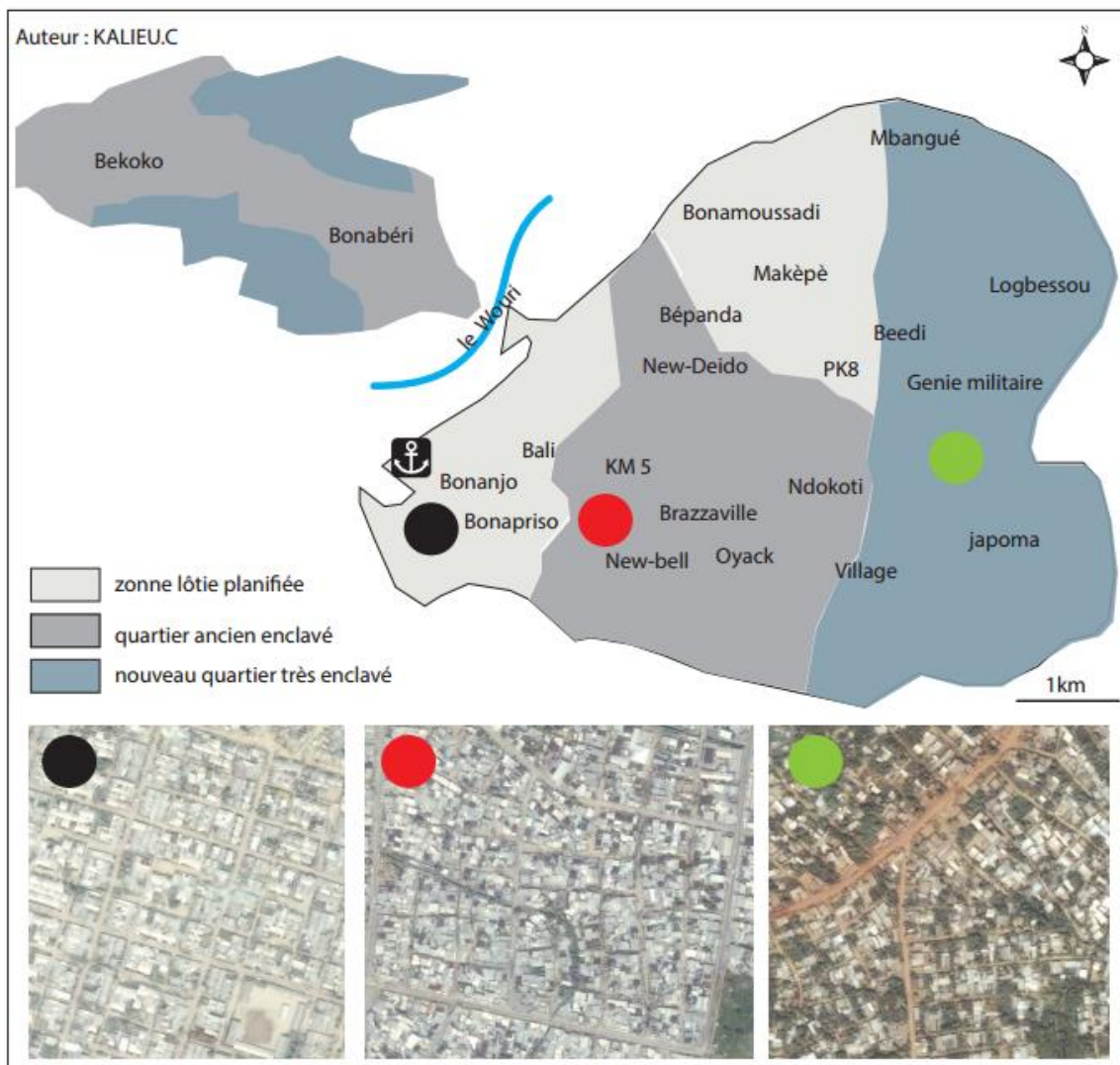
dans ces zones reculées que les textes en vigueur depuis 2008 autorisent leur activité. Ce qui fait dire à certains habitants, que « *la moto est venue les sauver !* » Sauver des longues minutes de marche jusqu'à la voie bitumée la plus proche pour attendre un taxi.



Caricature 1 : Cette représentation humoristique mais réaliste traduit le difficile accès de la majorité des citoyens à une route bitumée © Gbeze.com

Douala est une destination privilégiée par les migrants camerounais car elle concentre l'ensemble des corps de métiers du secteur formel et populaire. S'y installer offre la garantie d'une insertion professionnelle rapide. De ce fait, elle est devenue un des principaux points de fixation des flux migratoires dans l'ensemble du pays. Au fil des ans, la ville s'est transformée en une plaque tournante de la mobilité nationale, mais aussi en un pôle de convergence des flux migratoires des pays d'Afrique centrale. Cet afflux a entraîné la massification de la population urbaine, la saturation sociale de l'espace, les spéculations foncières et le glissement du surplus démographique de la capitale vers les périphéries urbaines proches d'abord, puis lointaines où des terres sont disponibles pour la construction (ibid.). La croissance de Douala se fait de manière horizontale, accentuant la différenciation et la discrimination entre les quartiers centraux mieux équipés et les périphéries populaires. Les populations autochtones ont été fortement diluées et continuent à l'être par des flux sans cesse renouvelés de migrants originaires en majorité des hautes terres de l'Ouest dont la saturation humaine est reconnue depuis l'époque coloniale (op.cit.).

L'étalement du tissu urbain métropolitain s'effectue par annexion et assimilation de l'espace territorial excentré : c'est le cas des villages Mbangué, Japoma, Bakoko, Logpom, Logbessou, Bonagang, Nyalla, Lendi. Il est justifié par la préoccupation commune des acteurs du développement de se constituer une réserve foncière et, pour les particuliers, d'avoir un domicile bien à soi, qui préserve des tracasseries. Cette ruée vers les aires périurbaines a entraîné l'exclusion et l'enclavement des populations, qui se sont retrouvées à l'écart du système de mobilité urbain et des voies de dessertes aménagées.

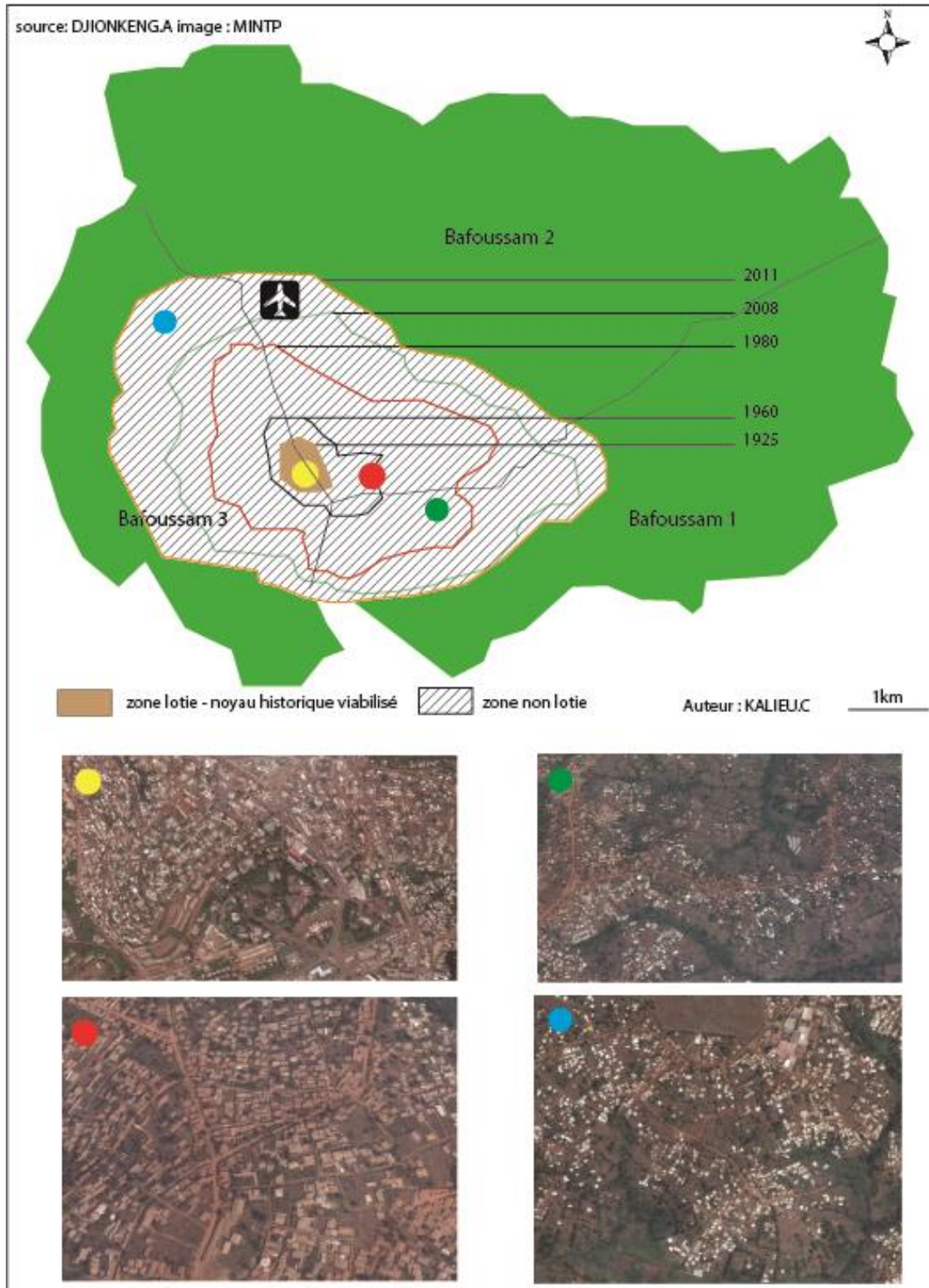


Carte 11 : Typologie de l'occupation spatiale à Douala © Kalieu 2015

2 Une rurbanisation périphérique à Bafoussam

La rurbanisation désigne la construction dans les campagnes péri-urbaines de résidences appartenant à de nouveaux venus d'origine et de profession urbaine, qui entendent profiter des commodités de la ville-centre qu'est Bafoussam, mais sans y résider. Elle disperse dans un tissu rural des fragments de banlieue pavillonnaire. On se retrouve donc dans un affrontement entre le rural et l'urbain. Ce choix d'installation dans la ville de Bafoussam est la conséquence de son rayonnement régional et national qui l'a hissé au-dessus des autres agglomérations de la région Ouest. Quant à la population, elle est toujours à la conquête d'espaces périphériques sans cesse plus éloignés du noyau central. La ville s'est donc étendue jusqu'aux vallées et aux collines qui l'encerclent. À Bafoussam, l'étalement urbain, se traduit par le mitage de l'espace rural. Il est défini par Khessairi (2009) comme la fragmentation de l'espace agricole par le développement de l'habitat dispersé, diffus ou isolé. Il participe donc à la reconfiguration des espaces agraires. Les zones affectées présentent des signes de rurbanisation du fait de la multiplication des habitations.

Cet espace rural, en mutation par suite de transformation des usages, est de plus en plus convoité pour sa fonction résidentielle. Il est désormais un lieu partagé. La fonction primaire de production agricole cède la place à la fonction tertiaire de résidence. Cette affectation à un usage nouveau se traduit par une spéculation foncière là où la pression est élevée (CANEVET, 1980). La terre y est perçue non plus en fonction de son usage agricole mais en fonction de sa valeur potentielle comme terrain à bâtir, que déterminent les aménagements importants réalisés pour revitaliser des espaces environnants. Le lycée technique de Bafoussam construit sur une superficie de 12,56 ha (YEMMAFOUO & SUFFO, 2008) en 1991 a ainsi favorisé le développement du quartier Toket ; il a engendré la construction de nombreux logements pour l'accueil du personnel administratif et des élèves.



Carte 12: Typologie de l'occupation spatiale à Bafoussam © Kalieu 2015

Si, à Douala, nous devons faire face à une périurbanisation, à Bafoussam, c'est une rurbanisation galopante qu'on enregistre. Les quartiers périphériques à cheval entre la ville et la campagne, sont marginalisés car ils ne sont pas connectés au réseau de voirie. Ils peuvent donc être qualifiés d'enclaves⁶⁴. Le territoire enclavé est en situation de rupture avec son environnement. C'est un espace clos, volontairement ou non, qui ne possède que peu d'ouvertures sur l'extérieur. Les causes de cette rupture sont de deux ordres.

- les emprises surfaciques ou linéaires qui créent des effets de ruptures : les zones industrielles, les infrastructures de transport, les grands équipements, les emprises monofonctionnelles (cimetière), les zones non-résidentielles ou non-bâties, les éléments naturels (fleuves, zones boisées ou agricoles, les zones de fort dénivelés etc.).
- la forme du maillage routier : l'organisation du système de voirie apparaît comme le déterminant principal d'une situation d'enclavement, en particulier lorsque les voies ne permettent pas de parcourir l'ensemble résidentiel⁶⁵.

Dans le premier cas, l'enclavement sera qualifié d'exogène et, dans le second, d'endogène. Toutefois l'enclavement loin d'être toujours subi, peut-être souhaité.

3 Du désenclavement et de l'accessibilité : la moto indispensable moyen d'autonomie

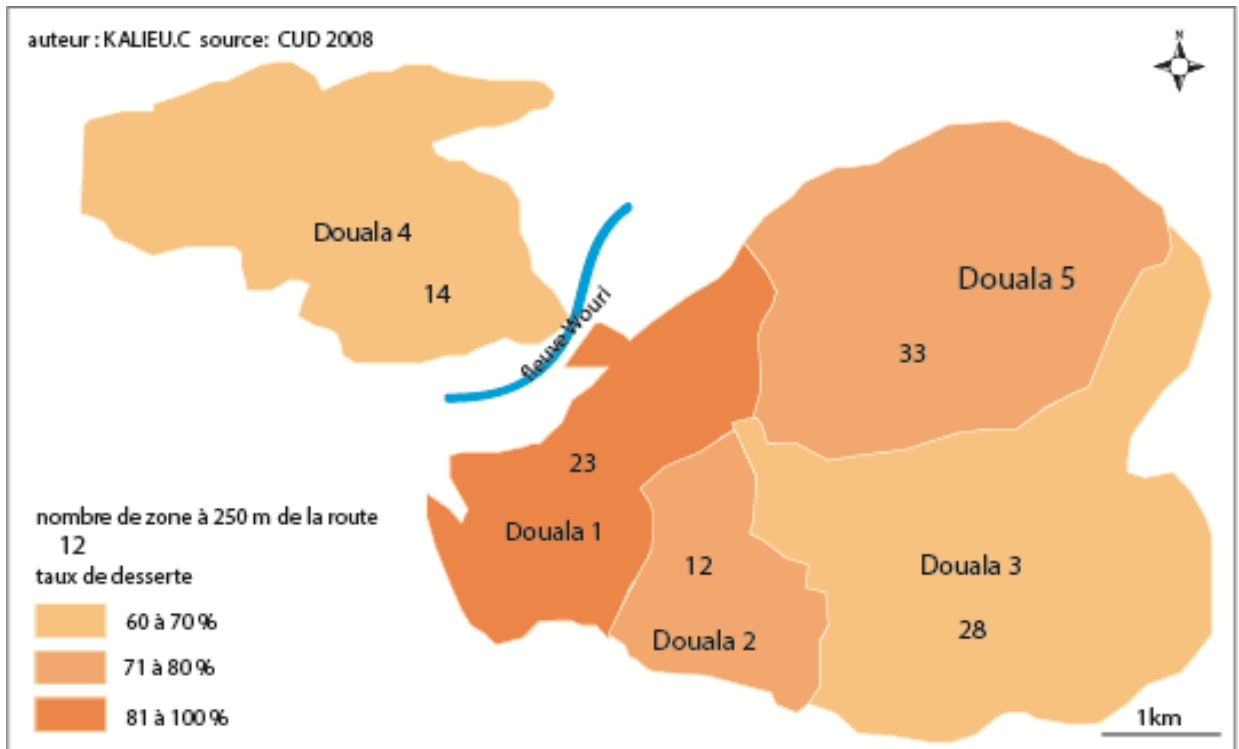
Par opposition à l'enclavement, le désenclavement ou décroïsonnement consiste à rompre l'isolement d'un lieu, à l'ouvrir sur l'extérieur en le rattachant à un ou des réseaux afin d'améliorer ses conditions de circulation et à corriger les disparités de desserte. La construction des infrastructures de transport constitue sa composante essentielle (CANEVET, 1980). Le développement des potentialités naturelles, économiques et humaines, se confronte nécessairement aux besoins de circuler. Les réseaux de transport se présentent alors comme les vecteurs indispensables de toute prise de possession et de toute mise en valeur des territoires. Ils assurent leur organisation et conditionnent leur devenir.

⁶⁴ L'enclave est considérée comme un territoire ou une fraction de territoire entièrement située à l'intérieur d'un autre, il est aussi synonyme d'isolement et, même, de marginalisation. En ce sens, l'enclavement constitue un vecteur supplémentaire de difficultés pour les populations. S'il ne doit pas être considéré comme un obstacle absolu au développement économique, il s'avère néanmoins pénalisant (ABDOU, 2011). D'où l'importance de la précision qu'apporte Bavoux (2005) : « L'enclavement est un isolement relatif d'un lieu par rapport à des lieux proches ou de même importance, conséquence de son inaccessibilité ou de sa mauvaise accessibilité par manque d'infrastructures et/ou d'offre de transport ».

⁶⁵ Trois formes urbaines enclavantes simples, et les formes complexes qu'elles constituent en s'associant, ont été répertoriées par Lourdier (2010) : l'impasse, la boucle et la raquette.

La croissance urbaine qui s'est opérée au cours des dernières années, essentiellement sous la forme d'un double phénomène de concentration humaine et d'extension spatiale, a abouti à Douala et Bafoussam à une exclusion des aires nouvellement conquises par les populations. Dans ces interstices, la moto constitue le principal voire l'unique moyen pour atteindre la voie bitumée la plus proche. Elle s'est progressivement imposée comme le maillon essentiel de l'intermodalité du système de transport urbain et périurbain. Faciliter l'accès aux secteurs isolés représente un défi majeur pour toutes les villes ; Douala ne fait pas exception à cette règle. La desserte des quartiers sous-tend la mise sur pied et la réalisation d'un programme d'aménagement de voiries tertiaires revêtues, à même d'offrir un maillage de l'aire urbaine avec des distances d'accès n'excédant pas 250 m. La réalisation de ce programme est en mesure de faire passer le taux de couverture de la zone prioritaire ciblée de 41% actuellement à 87%, à terme et ceci avec une très nette amélioration de la desserte pour les arrondissements de Douala 3^e et Douala 4^e, et à moindre titre pour Douala 5^e. Cette amélioration toucherait une population estimée à 1 100 000 habitants. La majorité de ces voies tertiaires s'appuieront sur des voies en terre, qui constituent déjà des pénétrantes dans les quartiers et remplissent une fonction de desserte (URBAPLAN, 2009).

En attendant l'effectivité des opérations de désenclavement, la moto règne dans ces espaces périurbains. Peu d'obstacles viennent d'ailleurs empêcher son usage, les embouteillages et le stationnement n'étant pas perçus comme des problèmes majeurs. En outre, l'offre en transports collectifs y est réduite. L'isolement de ces territoires n'exclut cependant pas les relations avec le centre. Chaque morceau, chaque fonction de la ville périphérique développe son propre tissu relationnel, mettant en évidence de nouveaux pôles de centralité (ROUXEL & BRUNET, 2002). C'est ici que le rôle de la moto-taxi est salutaire dans les zones périurbaines, puisqu'elle permet de combler le manque en devenant un agent de liaison entre ces zones marginales. C'est donc elle qui assure tous les déplacements de proximité entre ces espaces autonomes. Sans la moto, l'autonomie interne des quartiers urbains ne serait pas assurée, or elle détermine la capacité des habitants d'une zone à réaliser des déplacements en son sein, sans avoir recours à un moyen externe aux lieux de départ ou de destination.



Carte 13 : Répartition du niveau de desserte à Douala © CUD 2008

SECTION III. De la négation de la réglementation

« Je ne demande pas que les clandos disparaissent, mais je demande que la pratique cesse. Tous ces gens, qui apparemment gagnent leur vie à partir de ce transport, je demande qu'ils le fassent ouvertement, qu'ils viennent dans les services des transports déposer un dossier en bonne et due forme pour être autoriser à le faire » Robert Nkili, ministre des Transports.

Le phénomène des motos-taxis met à rude épreuve les mécanismes d'intervention de l'État. Parce qu'elles ont précédé la réglementation, elles semblent insaisissables et les tentatives pour les organiser ont davantage mis en lumière la complexité de la question qu'elles n'ont apporté de solutions durables au problème. Sans penser que l'État serait dépassé par ce phénomène, il y a lieu de reconnaître les limites des schémas ordinaires d'analyse. User du bâton et pousser à la révolte ; laisser faire et être débordé, tel semble être aujourd'hui le dilemme des autorités face à une activité tentaculaire dont de nouvelles ramifications naissent chaque jour. Entre utilité sociale et sécurité des citoyens, il faut bien que la balance soit tenue et s'équilibre (Direction de la protection, 2004).

1 Le décret de 1995 : une loi sans effet

Les motos-taxis apparurent au Cameroun, au début des années 1990. La première réglementation de leur l'activité intervint 5 ans plus tard. Le décret 95/650/PM du 16 Novembre 1995, fixa les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux. Ayant évalué l'importance et la diffusion insidieuse des motos-taxis, l'autorité administrative jugea utile de poser les conditions minimales de son exercice. Cette initiative visait à réglementer cette nouvelle profession, qui offrait un premier emploi à des milliers de jeunes. Dans ce décret, le législateur avait pris les dispositions juridiques pour faire du transport à moto une profession respectable. Mais il a failli à cette mission par son incapacité à faire respecter la loi, encourageant aux abus de nombreux exploitants.

L'article 3 du décret soumettait l'exploitation des motos-taxis à l'obtention d'une licence spéciale de transport de catégorie éponyme, d'une carte de transporteur routier, mais aussi à l'inscription à un registre de transporteurs *ad hoc*. L'article 4 précisait que la délivrance de la licence serait dorénavant soumise à la constitution d'un dossier

contenant une demande timbrée, une copie certifiée conforme de la carte nationale d'identité ou des statuts enregistrés s'il s'agissait d'une personne morale, et d'une quittance attestant le paiement d'une redevance de 2000 FCFA. Selon les textes en vigueur en 1995, toute personne physique ou morale bénéficiaire d'une licence spéciale moto-taxi ne pouvait s'en prévaloir avant d'avoir obtenu une carte de transporteur routier⁶⁶. Dans son article 9, le décret précisait que pour être conducteur de moto-taxi, il fallait être âgé de 18 ans au moins et titulaire d'un permis de catégorie A. L'article 10, consacré aux caractéristiques de la moto affectée au transport des personnes⁶⁷, stipulait qu'elle devait être équipée d'un réservoir de carburant peint en jaune en guise de signe distinctif.

Conditions d'exploitation de la moto-taxi en 1995			
Pièce exigée	Licence spéciale de transport catégorie moto-taxi	Carte de transporteur et inscription au registre des transporteurs	Permis de conduire
Éléments du dossier	une demande timbrée une copie certifiée conforme de la CNI ou une copie des statuts pour une personne morale une quittance attestant le paiement d'une redevance de 2 000 FCFA	une copie certifiée conforme de la carte grise de la moto-taxi ; une copie de la licence de transport spéciale moto-taxi une attestation d'assurance une quittance attestant le paiement d'une redevance de 4 000 FCFA	Permis de conduire
Administration impliquée	Sous-préfecture	Délégation des transports Compagnie d'assurance	Auto-école Délégation des transports

Même si le décret de 1995 cadre cette activité, à cause du laxisme de l'appareil étatique, ces règles n'ont jamais été appliquées et nul n'a d'ailleurs veillé à leur exécution. L'activité des motos-taxis offre grosso-modo l'image d'une auberge espagnole : chacun y entre avec

⁶⁶ La carte de transporteur routier est délivrée par le service départemental des Transports terrestres au vu d'un dossier comprenant : une copie certifiée conforme de la carte grise de la moto-taxi ; une copie de la licence de transport spéciale moto-taxi ; une attestation d'assurance en cours de validité ; une quittance attestant le paiement d'une redevance de 4 000 francs. La durée de validité de la carte de transporteur routier est liée à la durée de validité de la police d'assurance souscrite par la personne concernée.

⁶⁷ La moto doit disposer d'une paire de pose-pieds ; d'un trousseau de dépannage ; de deux rétroviseurs ; des dispositifs complets d'éclairage et de signalisation ; des dispositifs de freinage ; des avertisseurs sonores et de deux casques

les moyens de son choix, y fait à peu près ce qu'il veut, comme il l'entend. Les pouvoirs publics semblent avoir renoncé à appliquer la moindre réglementation⁶⁸.

2 Une administration minée par les « passe-droits »

Frappées par la crise, les premières motos-taxis ont bénéficié de l'indulgence et de la tolérance de l'administration, qui limitait les contrôles de police. Le laxisme a permis aux forces de maintien de l'ordre corrompues de se constituer un véritable fonds de commerce. Pourtant, une police de la route⁶⁹ est appelée à agir officiellement pour réguler les usages sociaux de la route qui sont :

- la sécurité routière : contrôle ou sanction des infractions routières, gestion de dispositifs de sécurité, éducation dans les établissements scolaires, enquêtes d'accident, gestion des contentieux et des recours, etc.
- la circulation routière : lutte contre la congestion, direction du trafic, vérification de l'acquittement de taxes (vignette, permis de conduire, etc.), signalement de défauts d'infrastructures, assistance aux usagers en détresse, etc.
- la police générale : enquêtes sur les vols de véhicule, maintien de l'ordre, surveillance du territoire.

Deux philosophies d'action semblent ainsi cohabiter : la lutte contre le sentiment d'insécurité routière et la lutte contre la violence et la délinquance routière (HAMELIN & SPENLEHAUER, 2006). Ces missions inhérentes à la police n'ont pas été accomplies auprès des motos-taxis. Dans un premier temps, par ignorance ou indifférence, la tolérance a prédominé au vu du service rendu. Les autorités ont considéré qu'il s'agissait d'un mode de transport temporaire. De surcroît, aux yeux du pouvoir, laisser libre court à ce mode de transport a pu constituer un moyen de réduire la portée des grèves suscitées par l'opposition. Quoi qu'il en fût le laxisme juridique et une sous-évaluation des motos-taxis ont laissé un vaste champ libre à son évolution.

Profitant de cette souplesse, les *motos-taximen* ne se sont pas régularisés. Quant aux forces de l'ordre dans le but de « collecter » des droits de passage, elles ont instauré des

⁶⁸ Propos recueillis auprès du commissaire divisionnaire Sidi

⁶⁹ Leur travail s'appuie sur un ensemble de règles dont le code de la route constitue le principal élément.

péages urbains que l'on peut sans exagération qualifier de « péage policier ». Ce système scandaleux fut progressivement contesté par les *motos-taximen*, mais leurs récriminations n'ont pas changé les choses. Chacun a campé sur ses positions si bien que les *moto-taximen* qui possèdent rarement les pièces exigées seront toujours victimes d'extorsions par les forces de l'ordre sans scrupule. La tolérance monnayée de la police a permis à la corruption et à l'incivisme de faire son nid dans le secteur des transports urbains et interurbains. De la conjonction de ces deux éléments est né un malaise entre *motos-taximen* et forces de l'ordre. La police de la route, qui aurait dû être une police de proximité et de tranquillité, est devenue une police de discorde et de harcèlement (HAMELIN & SPENLEHAUER, 2006).

Le cas de Foubot en Mars 2004 est un exemple édifiant à plus d'un titre. En effet, dans cette ville de la région Ouest du Cameroun, « les motos de la capitale du sultanat Bamoun, sans immatriculation, ni assurance, furent numérotées [...] par de pseudo responsables syndicaux, sur instigation, dit-on, de la police. Leur but était de disposer d'un fichier pour la collecte de la « pause ». Les tarifs furent officiels et respectés à la lettre : 200 FCFA par moto les jours ordinaires, 400 FCFA le samedi⁷⁰. Depuis l'apparition des motos-taxis dans la ville, un consensus tacite semblait établi en la matière, jusqu'à ce matin du 17 mars 2004. Ce jour-là, un certain Daniel Tiowo créa l'événement dont tous les habitants de la ville se souviennent. La trentaine achevée, l'homme vivait sans famille à Fouban où il disait « avoir trouvé son bonheur », qui se nichait peut-être dans l'exploitation des deux motos-taxis dont il était propriétaire. Ce débrouillard, qu'on a dit de nature plutôt calme et paisible, se plaignait des tracasseries de la police qui avait coutume de mettre ses motos en fourrière, lesquelles n'étaient restituées qu'après paiement de fortes amendes. C'est dans une opération similaire que ces motos auraient été retenues abusivement, malgré les efforts qu'il déployait pour réunir la rançon de 100 000 FCFA qu'on exigeait de lui. Excédé, il aurait décidé d'en découdre avec ceux qu'il considérait comme la principale cause de ses malheurs, l'inspecteur K.S et son collègue, en service au poste de police du marché. Et comment ? En les charcutant, en plein marché ! » (Direction de la protection, 2004). L'événement provoqua une véritable hystérie dans la ville. Il fallut une conjugaison

⁷⁰ 79 % des Camerounais reconnaissent payer des pots-de-vin selon Tranparency International

d'efforts des forces de maintien de l'ordre et de défense⁷¹ pour le neutraliser. Au cours de l'intervention, quatre autres personnes furent touchées par des balles, dont deux mortellement (ibid.).

Autre cadre, même scénario. Le 9 juillet 2003, suite à une énième altercation entre les forces de l'ordre et des conducteurs de *bend-skins*, des émeutes éclatèrent à Douala. En ordre de bataille, les conducteurs s'attaquèrent aux forces de l'ordre et tentèrent même de mettre le feu à un commissariat. Pneus enflammés, vitres de voitures brisées, cailloux, tout y passa. Pour rétablir la situation, la police dut recourir aux grands moyens, qui firent des victimes. Il y aurait eu de nombreux morts, selon les conducteurs de *bend-skins*, qui crièrent à la vengeance et redoublèrent d'ardeur dans la bagarre. Quelques jours plus tard, le 13 juillet 2003, ils convoquèrent un conseil général de *bend-skin* sur l'esplanade du stade omnisports. À l'heure de la réunion, le lieu de la manifestation fut occupé par les policiers et les gendarmes. Les *bend-skineurs* venus très nombreux (1 000 à 1 500 selon des sources fiables) décidèrent de se déplacer vers un autre lieu, la Cité Cicam ; là non plus, ils ne purent tenir leur réunion, dispersés qu'ils furent par les forces de l'ordre. Ils réussirent néanmoins à faire remonter leurs attentes « *Nous demandons aux autorités administratives de prendre toutes les mesures pour rendre à leurs propriétaires toutes les motos confisquées (...); prendre en charge les frais d'hospitalisation des blessés et l'inhumation des morts ; dédommager les familles des victimes ; punir les auteurs des exactions (...). Qu'une brigade mixte anti-corruption constituée de bend-skineurs, de taximen et d'autres transporteurs ait le droit de placer un agent à chaque poste de contrôle routier pour informer les usagers sur leurs droits et devoirs face aux forces de l'ordre. Enfin, que le ministère de transports assiste le Conseil Général des bend-skins dans la mise en œuvre d'un vaste programme de formation de ses membres au code de la route, à la conduite des motos et à la connaissance de la ville* » (Direction de la protection, 2004).

⁷¹ Les éléments du bataillon aéroporté de Koutaba

3 Une paix fragile

Plus de dix ans se sont écoulés depuis ces émeutes et rien n'a été fait ; les motos-taxis sont toujours considérées comme hors-la-loi. Leur penchant à réfuter ou à ne pas considérer les règles élémentaires de conduite trouverait son origine dans la corruption et l'incapacité des forces de l'ordre à faire respecter la loi. Les usagers manifesteraient leur dédain de tels comportements par une violation impudente des règles de conduite. Le mépris institutionnalisé de la police et de la gendarmerie s'est construit et s'est installé au fil du temps, comme nous l'avons montré par les deux exemples précédents. Il a désormais intégré les mœurs de la population. La souplesse de l'administration et le manque de fermeté de la police ont constitué un des facteurs d'expansion de la moto, puisqu'aucune barrière ou contrainte ne venait repousser les éventuels candidats à ce nouveau « métier ». Tout se déroule comme si cette activité se situait hors de tout cadre réglementaire. Les habitudes se sont installées et, aujourd'hui, la situation est devenue incontrôlable. Les tentatives de concertation engagées dans certaines localités se sont avérées être des dialogues de sourds : d'un côté, l'autorité brandit le bâton du contrôle et de la répression ; de l'autre, on multiplie les stratégies de dérobade, d'évitement ou d'usure. En conséquence, les motos-taxis restent dans une sorte de semi clandestinité.

Le décret de 1995 a été complété en 2004, 2008, et 2013. Mais la succession de textes réglementaires ne semble pas être la solution, puisque les choses n'ont guère changé. Toutefois les grandes confrontations entre les forces de l'ordre et les opérateurs motos ont disparu du paysage médiatique camerounais. Seuls les accidents et les différends avec les services communaux pour le paiement de l'impôt libératoire sont désormais signalés. Il faut s'en étonner car, parmi les 350 000 *bend-skineurs* recensés par le syndicat national des propriétaires et conducteurs de motos-taxis au Cameroun en 2008, plus de 90% ne portaient pas de casque. Et, surtout, selon l'association SECURROUTE⁷², seuls 2,2% possédaient un permis de conduire ! Il faut noter par ailleurs que tout contrôle renforcerait l'hostilité des motos-taxis pour qui les collectivités n'ont entrepris aucune action. Ainsi, selon le décret de 1995, chaque commune devait aménager des stationnements *ad hoc* ; or, 20 ans après il n'en existe aucun. En retraçant les différentes évolutions législatives et

⁷² Association basée à Douala chargée de la prévention routière au Cameroun.

règlementaires du secteur des motos-taxis au Cameroun de 1995 à 2015, nous constatons que la situation demeure alarmante. La loi qui devrait garantir le développement harmonieux de l'activité a failli. Elle a plutôt contribué à sa désorganisation et à la fragilisation de toutes initiatives visant à le faire.

3.1 De la crise à l'inutilité du permis de conduire

Il est admis qu'environ 90% des *motos-taximen* n'ont pas de permis. Si l'on s'arrête à ce seul chiffre, ils peuvent être considérés comme des rebelles. En réalité, ce refus de se conformer à la règle est un héritage des longues années de corruption et de tension entre les forces de l'ordre et les transporteurs. Il traduit en outre une opposition à « la mafia du permis » qui gangrène le pays.



Coupage de journal 3 : Entre février et juin 2015, la crise du permis a longuement été traitée dans la presse © Cameroon Tribune 25 Mai 2015

« Il faut qu'on arrête de s'acharner sur les motos tous les jours, combien de Camerounais ont un permis de conduire valable ? Comment les auto-écoles fonctionnent-elles ? Honnêtement l'affaire du permis au Cameroun est très complexe ; il faut une réelle refonte pour espérer corriger les défaillances du système actuel » : Ces propos d'un officier de la gendarmerie résumant le contexte délétère dans lequel les *motos-taximen* seraient tenus d'obtenir leur permis de conduire. Les voies parallèles permettant « l'achat » de ce

document sont nombreuses. Pour le syndicat des propriétaires d'auto-écoles, on délivre désormais des « permis de tuer », puisque 64% des candidats aux examens du permis de conduire n'ont jamais été inscrits dans aucune auto-école, ils sont frauduleusement inscrits sur les listes des candidats au permis de conduire par les fonctionnaires des délégations des transports. De plus, selon les statistiques du ministère des Transports sur les 442 auto-écoles enregistrées au Cameroun, 102 sont des structures homologuées, tandis que, 340 sont illégales. Pendant la phase d'informatisation des permis de conduire, qui nécessitait un contrôle, les autorités ont affirmé qu'entre 30 et 40% des permis étaient des faux. En 2013, leur nombre (120 000) était en outre curieusement inférieur au nombre de voitures enregistrées. Dans un environnement où le « vrai-faux » permis de conduire s'est vulgarisé, face au durcissement des autorités les motos-taxis ne seraient-ils pas tentés de « s'offrir » leur permis plutôt que de le passer ?

La plupart des *motos-taximen* conduisent sans permis depuis de nombreuses années. Il leur est donc inenvisageable « d'aller payer pour apprendre à faire quelque chose qu'ils savent déjà faire ». En plus, l'acharnement des autorités ne les a pas convaincus de son utilité. Ils expriment leur doute par ces questions : « Est-ce que tous ceux qui ont des voitures-là ont leur permis ? Pourquoi on voit toujours les motos-taximen ? On doit commencer par le haut avant de descendre ! ». Les nombreuses actions pour les encourager à rentrer dans la légalité se sont toutes soldées par un échec. La difficulté réside en outre dans le retard accumulé dans la mise sur pied de la traçabilité du permis. Les plus réticents à l'obtention du permis de conduire sont les novices, les seniors ont généralement leur permis. Selon les données statistiques, ce qui a été vérifié lors du dépouillement des questionnaires que nous avons soumis aux *motos-taximen* de Douala et Bafoussam⁷³. Certains l'ont passé bien avant de « faire la moto ». Pour la majorité des *motos-taximen*, cependant, le débat sur le permis n'a pas lieu d'être : « C'est trop cher », « Ce n'est pas utile » et, en plus, les heures que vous allez « perdre » à suivre les cours sont des heures de « pointage ». Ces propos résument l'état d'esprit des *motos-taximen* face au permis de conduire.

⁷³ À Bafoussam le succès des questionnaires individuels nous a permis de constater que les plus de 50 ans possédaient leur permis. À Douala où les enquêtes individuelles ont été plus difficiles à mener, nous avons néanmoins obtenu les mêmes résultats. Signalons cependant qu'à Bafoussam les *motos-taximen* sont désormais plus enclins à l'obtention d'un permis de conduire.

SECTION IV. La régularité des gains et le préfinancement des micros projets de reconversion

« *Même si le revenu journalier est petit au moins on peut manger !* » : une telle affirmation revient en leitmotiv chez tous les transporteurs par motos, comme principale raison pour exercer cette profession harassante. La moto vous met à l'abri de l'oisiveté et de la faim. La première génération des transporteurs à deux-roues gagnait suffisamment pour couvrir les besoins de leur famille ; 25 ans après, les choses ont bien changé : l'activité permet tout juste de survivre. Cette baisse résulte de la concurrence acharnée qui règne dans le secteur. Au départ, les recettes journalières permettaient de faire des économies et de financer des projets de reconversion. Aujourd'hui, il est devenu impensable de se construire un projet d'avenir uniquement en exerçant la moto⁷⁴.

1 Des revenus réguliers, pour une satisfaction différenciée

La moto est jugée rentable par les jeunes sans charge familiale ; pour eux c'est un moyen de préfinancer un autre projet. Dans ce cas, devenir transporteur par moto résulte d'un calcul et la durée dans le métier est limitée. Les autres, parents d'un ou de plusieurs enfants, partagent leur quotidien entre précarité et revenus insuffisants avec l'espoir illusoire d'un lendemain meilleur. Les cas de reconversion sont rares, mais ils en existent pourtant car, en Afrique, la rue constitue le creuset où se forme la majorité des futurs entrepreneurs du continent. Elle revêt d'autant plus d'importance que l'attrait des Africains pour l'emploi indépendant ne cesse de croître par rapport au salariat public ou privé (HATCHEU & NZOMO, 2006). Lors de nos investigations, nous avons rencontré à Douala⁷⁵ des anciens *motos-taximen*. Ils se sont reconvertis dans la décoration des motos, la vente des pièces détachées, la maintenance des motos, le « petit » commerce. Ils affirment tous faire encore de la moto à l'occasion selon nos résultats d'enquête⁷⁶. Les

⁷⁴ Cette remarque est le résumé d'une longue discussion que nous avons eu avec trois syndicalistes à Bafoussam à la délégation régionale de l'emploi et de la formation professionnelle. Ils déconseillent d'ailleurs fortement l'exercice de ce métier aux jeunes. Si eux ils l'ont fait c'était faute de choix, de leur avis les plus jeunes peuvent aspirer à mieux.

⁷⁵ C'est le cas de Paul du Camp yabassi qui après avoir exercé comme moto-taximan pendant de longues années est devenu décorateur. Il se dit satisfait de sa nouvelle activité.

⁷⁶ Après le dépouillement des questionnaires conduits à Bafoussam le secteur agropastoral était fortement plébiscité par les *motos-taximen*. À Douala les activités commerciales ou l'acquisition d'un taxi recevait les préférences des opérateurs motos.

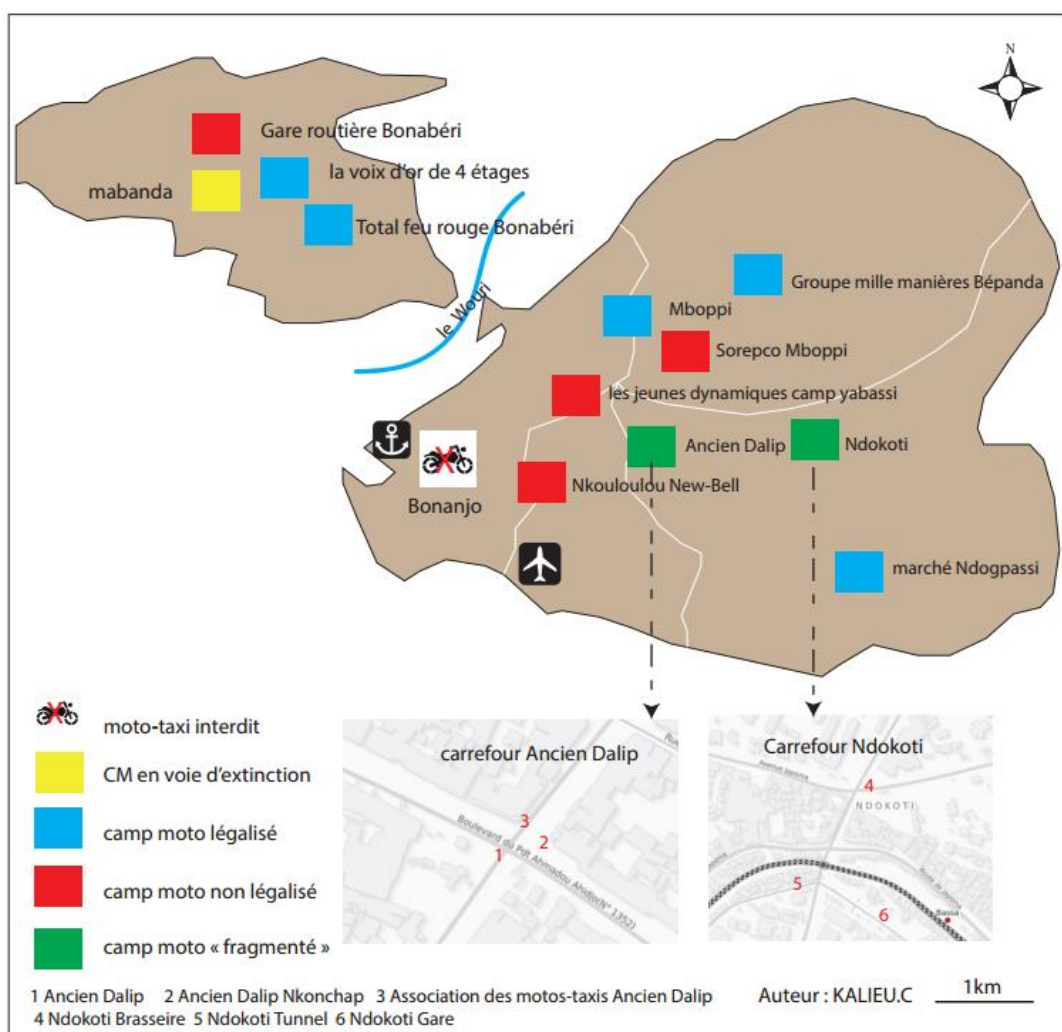
secteurs projetés pour la reconversion sont : l'agriculture, l'élevage, l'artisanat et le commerce. Les revenus de la moto servent aussi au financement d'une formation professionnelle à cycle court, voire pour les plus jeunes à l'immigration vers l'Europe ou les USA. La reconversion correspond parfois à l'acquisition d'une deuxième ou d'une troisième moto. Dès lors, on passe de conducteur à patron, puisqu'on reçoit des redevances. La volonté de devenir patron est une aspiration dans l'univers du *bend-skin*. C'est le signe d'une reconnaissance et d'une considération par ses pairs. Plus qu'une fierté personnelle, c'est un signe extérieur de réussite. Dans l'échelle d'évolution du *moto-taximan*, être patron est un idéal.

Pourtant pour certains, peu désireux de poursuivre l'activité dans ce domaine, ce n'est pas la priorité. Dans l'univers du *bend-skinneur*, les jours se suivent et les projets s'éloignent. Il faut véritablement être plein de détermination et de courage pour continuer de rêver quand « *on fait la moto* ». Un *moto-taximan* nous affirmait d'ailleurs que la moto vous prend tout, même vos rêves. En revanche les plus tenaces quitteront la moto pour devenir des entrepreneurs de rue (HATCHEU & NZOMO, 2006). Bien que le revenu journalier ait fondu en 20 ans, la profession reste plébiscitée parce qu'elle assure des gains réguliers. Le système bancaire ne prête pas aux « *gagne-petit* », dès lors ils se retournent vers les banques locales et les coopératives. Grâce à la régularité de leur revenu les motos-taxis peuvent bénéficier de leurs petits crédits, ce qui leur offre la possibilité de financer des micro-projets.

2 Les banques populaires des partenaires de choix pour les *motos-taximen*

Les banques populaires sont connues sous le nom de tontine. Au Cameroun, chez les Bamilékés, on parle de *Gjangui* ou de *Tchoua'a*. Dans la pratique courante, l'expression désigne une association d'entraide entre plusieurs personnes, généralement liées par un socle commun : le lieu d'habitation, le lieu de travail ou le lieu d'origine. Elles se rencontrent à fréquence régulière pour mettre en commun leur apport individuel, pour financer un projet collectif ou celui d'un membre de l'association, selon un calendrier préétabli. Les tontines peuvent remplir plusieurs fonctions. Aussi serait-il plus juste de parler de pratiques tontinières ou de systèmes tontiniers en raison de leur polymorphie et de leur souplesse (HATCHEU & NZOMO, 2006). Lelart (1990) distingue les tontines

commerciales, les tontines mutuelles et les tontines financières. Au-delà de leurs fonctions initiales, les groupes de tontines locales ou de la diaspora participent en outre au développement local et entrepreneurial. La disproportion entre l'effectif des opérateurs titulaires d'un compte bancaire et ceux qui opèrent exclusivement avec les tontines ou utilisent de façon complémentaire les deux systèmes est spectaculaire. Chaque membre des tontines bénéficie à son tour, suivant un système bien huilé, de la cotisation des autres membres. À Douala, sur les 15 groupes enquêtés, 13 avaient mis en place un système d'entraide et de tontine hebdomadaire ou quotidienne.



Carte 14: Localisation des groupes enquêtés à Douala © Kalieu 2015

Des systèmes sophistiqués ont été mis en place pour permettre aux membres de bénéficier d'emprunt et de soutien en cas de difficultés. Dans les tontines, la solidarité ethnique est forte et la conscience de classe nulle. Elles offrent des financements aux groupes délaissés

par le système bancaire conventionnel, ce qui représente une véritable opportunité pour les jeunes entrepreneurs à faible capital ou à revenu limité. La majeure partie de la population, qui ne dispose pas de compte bancaire s'est habilement greffée à ce système. De très nombreux *moto-taximen* y ont recours pour s'offrir un autre avenir, loin des tumultes de la route. Les fonctions entrepreneuriales ont ainsi pris une importance de plus en plus grande dans les pratiques tontinières. Logiques sociales et logiques économico-financières sont ainsi articulées dans une même cohérence.

3 Des initiatives de mutualisation des gains

En raison de leur flexibilité, les tontines permettent à de nombreux transporteurs à moto de démarrer des activités économiques de plus ou moins grande envergure. Il nous est impossible de quantifier avec exactitude le nombre d'activités créées par d'anciens *motos-taximen*. Toujours est-il qu'il existe des exemples édifiants de réinsertion. Certains ont spécialement retenu notre attention. C'est le cas d'Arnold B (rencontré à Douala en Mars 2015) 31 ans qui vit avec sa femme et leurs deux enfants. Il déclare cotiser chaque semaine la somme de 15 000 FCFA, pour le financement de la rôtisserie de poulets qu'il envisage de créer. Avant d'enfourcher une moto pour nourrir sa famille, il a travaillé dans un grand restaurant de la place comme responsable des grillades. Il a compris que c'était une activité rentable. Il s'est donné quelques années pour se lancer à son compte grâce à ses tontines dominicales. Il déclare épargner suffisamment pour s'offrir le matériel nécessaire en quelques années. Raoul C, jeune célibataire de 26 ans, nous a raconté qu'il « *faisait la moto* » pour réunir le montant nécessaire pour une formation d'électricien dans une école professionnelle. Il participe assidûment aux cotisations des jeunes de son quartier, qui représentent à son avis le meilleur moyen d'épargner, puisqu'il en est incapable tout seul. Avec ce système, il peut « *bouffer avant de rembourser petit à petit* ».

Il existe des initiatives collectives rassemblant exclusivement les motos-taxis. Nous avons rencontré en avril 2015 au camp yabassi à Douala le leader d'une de ces tontines. Il nous a déclaré fièrement qu'il comptait 10 motos à son actif. Il a créé un groupe rassemblant 10 *motos-taximen* tous en « condition vente » (dans le chapitre 3 nous reviendrons sur les contrats d'exploitation). Il nous a déclaré : « *L'idée de création de notre « banque » découle d'un constat simple : après 6 ans dans le milieu, j'ai constaté que nous étions incapables*

d'acheter une moto neuve. Après un rapide calcul, j'ai compris qu'en nous mettant à 10 et en versant chaque jour 3 000 FCFA, nous étions capables d'acheter une moto neuve tous les 10 jours. La somme rassemblée en 10 jours de cotisation correspondait au prix d'une moto neuve soit 300 000 FCFA en respectant cette cadence, nous avons pu équiper tous les membres du groupe d'une moto neuve et nous libérer des charges locatives contraignantes ». Le groupe souhaite maintenant reproduire le modèle dans d'autres domaines comme les charges locatives, l'acquisition d'un terrain, l'épargne maladie et accident etc. En dépit de quelques démêlés avec certains membres du groupe, son leader est cité en exemple par ses compères.

Au plus fort de la crise économique, l'État camerounais et les bailleurs de fonds ont reconnu le rôle de l'entrepreneur de rue pour implémenter l'impôt libératoire (HATCHEU, 2005). Mais ils ont étrangement passé sous silence la question des droits sociaux de ces nouveaux contribuables. L'impôt libératoire est celui dont s'acquittent les contribuables exerçant une activité commerciale ou industrielle⁷⁷. De manière générale, y sont soumis, les acteurs de l'économie de proximité tels que :

- Les artisans : sculpteur sur bois, forgerons, vannier.
- Les transporteurs de personnes par cyclomoteur (motos-taxis)...etc.
- Les exploitants de photocopieur ou d'ordinateur et les cordonniers ambulants.
- Les *bayam-sellam*⁷⁸ ou revendeurs (TEFE TAGNE, 2015) et les vendeurs à la sauvette

L'économie populaire et l'entreprenariat de rue tant décriées contribuent à l'économie nationale. La question de sa présence en milieu urbain devrait-elle encore être posée ?

⁷⁷ Personnes physiques réalisant un chiffre d'affaires annuel inférieur à 15 millions de FCFA

⁷⁸ Certaines activités commencent avec des sommes modiques de 10 000 FCFA (15,25 euros), d'autres nécessitent des montants plus imposants qui commencent à 200 000 FCFA (305 euros). Dans la plupart des cas, chaque itinérant est son propre patron et travaille par conséquent pour lui-même ; cependant, les activités n'étant guère bancables au sens strict du terme, les crédits contractés auprès des tontines ou des familles constituent des moyens de pression ou d'auto-pression pour les bénéficiaires. Les activités de *Bayam-sellam* constituent des marchés ouverts qui intègrent toutes les couches sociales, y compris les diplômés du Secondaire et du Supérieur, en attente d'une situation meilleure et ceci, en dépit de l'image dévalorisante qu'elles véhiculent.

SECTION V. L'Empire du Milieu : berceau d'une nouvelle génération d'entrepreneur

« Jia Quingli invite également l'Afrique à être vigilante face à la curiosité du reste du monde qui cherche à connaître le secret d'un partenariat aussi porteur. Il a convié les Africains à dire à ceux-là qui s'y intéressent que l'excellence de ces rapports trouve son origine dans l'égalité, le bénéfice mutuel, le pragmatisme et l'ouverture » (Cameroon-tribune, février 2011).

Les réseaux commerciaux chinois en Afrique, malgré leur indéniable nouveauté, s'inscrivent dans une certaine historicité. Les premiers contacts directs par voie terrestre remonteraient à la dynastie des Tang (618-907). Ces contacts paisibles auraient été troublés à partir du XVe siècle par l'arrivée des Européens. En cette première décennie du XXIe siècle, en particulier depuis la mise en œuvre de la politique chinoise d'expansion extérieure qui présente de nombreux avantages, les flux de ressources naturelles de l'Afrique vers la Chine et les flux d'investissements et de personnes de la Chine vers l'Afrique ont considérablement cru (PUTZEL, ASSEMEBE-MVONDO, & BILOGO, 2013).

1 La Chine en Afrique : le « *new deal* »

Depuis le début des années 2000, l'Afrique est plus que jamais devenue un enjeu mondial. Elle est examinée, courtisée, aidée, exploitée aussi par des pays dont l'influence se superpose à celle des vieux empires coloniaux. Voici une dizaine d'années que la Chine manufacturière « l'usine du monde » exporte vers l'Afrique des biens industriels qui provenaient auparavant principalement de l'Inde, de la Turquie et du Japon⁷⁹ (LEVY, GABORIT, & ROTTELEUR, 2008). La Chine ne développe pas une politique étrangère extrêmement active seulement en Afrique, mais aussi en Asie du Sud-Est où ses ressortissants ont plus de cartes en main dans les négociations commerciales. C'est en ces termes, sans doute, qu'il faut comprendre le nouvel engagement de la Chine pour le multilatéralisme. En regroupant le Sud derrière sa bannière, elle entend peser davantage dans les négociations internationales (KERMEN & VULLIET, 2008). Cette nouvelle stratégie de développement est matérialisée en Afrique par des projets gigantesques, à très forte

⁷⁹ Depuis 2005, la Chine est devenue le premier fournisseur en Afrique subsaharienne. En 2006, avec 45,3 Mds \$US (soit cinq fois plus qu'en 2000), elle représente 12% des flux totaux de l'Afrique subsaharienne. Elle exporte en Afrique les ustensiles ordinaires de la vie quotidienne, des produits électriques, électroniques, alimentaires, textiles, bois, papiers, cycles et autres biens de consommation.

visibilité, en raison du penchant de Pékin pour les constructions de bâtiments officiels et les infrastructures. Les africains ont-ils tort d'espérer que le miracle chinois fasse recette chez eux ? Alors que l'ensemble des dirigeants de la planète compte sur le marché chinois pour relancer leur économie, pour les Africains rien de plus banal que d'avoir eux aussi leurs rêves chinois. Ne font-ils simplement pas preuve de réalisme en prenant acte de l'émergence de la Chine ? Les solutions qu'elle apporte sont concrètes, et font bouger les choses. L'action chinoise en Afrique serait une *realpolitik*, que le FOCA (forum Chine-Afrique) désigne sous le vocable de contribution agissante⁸⁰. Cette politique que nous qualifions de politique du visible, s'est inscrite dans le quotidien des Africains par un changement radical dans le mode et les moyens de déplacement. L'invasion des motos dans tous les espaces urbains et ruraux est en effet largement imputable à ce mouvement.



Figure 2. Affiche de propagande chinoise de 1975 illustrant l'aide agricole chinoise en Afrique. Les engagements chinois dans le bassin du Congo et sur le continent africain en général ont proliféré dans les années 1960 et 1970. De nombreux projets chinois d'aide au développement étaient à l'origine des projets agricoles, tel que celui présenté sur cette affiche de 1975 dont la légende indique « L'amitié révolutionnaire est aussi profonde que l'océan. »

Source : collection de l'Institut international d'histoire sociale, Amsterdam. Conception : Guo Hongwu. Éditeur : Shanghai Renmin Chubanshe, 1975.

Figure 7 : Propagande chinoise des années 1970, au vu de sa puissance la Chine attire l'Afrique par son modèle de réussite © Le commerce et les investissements chinois et les forêts du bassin du Congo, CIFOR 2013

⁸⁰ Elle vise au renforcement de leur confiance politique mutuelle, à l'approfondissement de leur coopération, de leurs échanges, etc.

2 Chine-Cameroun : un partenariat gagnant-gagnant

Les relations entre ces deux pays se sont intensifiées à partir des années 1990. Aussi, la Chine considère le Cameroun comme un partenaire stratégique, du fait de son statut géopolitique : c'est un pays doté d'un port et d'une économie à rayonnement sous régional. Les nombreuses visites officielles entre les gouvernements des deux pays reflètent tant la force de cette relation que l'importance du Cameroun.

Les engagements chinois au Cameroun se sont amplifiés depuis 2009 par la mise en œuvre de divers projets d'infrastructures et par un renforcement des liens commerciaux. Le commerce bilatéral s'est notamment accru de 34 % de 2008 à 2009 (GRIP, 2014). Cette accélération dans les échanges sino-camerounais est aussi le résultat d'une détérioration des relations entre le Cameroun et la France. Tout se passe comme si la crise économique des années 2008/2009 avait donné à certains pays africains le courage qui leur avait jusque-là manqué pour arracher leur indépendance totale. C'est dans ce contexte que le Cameroun a profité d'une France affaiblie par la crise économique, pour s'en éloigner radicalement en rompant les accords de défense (POUGALA, 2014)⁸¹. C'est donc depuis 2009 que le Cameroun est réellement devenu indépendant et peut librement disposer de son sol et sous-sol sans l'accord préalable de la France, qui n'a plus de droit de regard sur son exploitation. Cela explique le report des contrats vers la Chine, ce qui était tout simplement impossible il y a 10 ans, alors que l'Angola, par exemple profitait des investissements chinois pour relancer son économie. Selon la délégation aux affaires économiques, entre 2011 et 2012, la Chine était le premier partenaire commercial du pays avec, en valeur relative, 15 % des exportations camerounaises. À la fin 2014 selon les statistiques de la direction générale de la Coopération du ministère de l'Économie, la Chine, la Corée du Sud et l'Inde détenaient un portefeuille d'investissements au Cameroun

⁸¹ Selon ces accords signés en 1960, sous la présidence d'Amadou Ahidjo, et renouvelés en 1974. Le Cameroun doit réserver la vente de ses matières premières stratégiques à la France, après satisfaction de sa consommation intérieure, et s'y approvisionner en priorité. Ces accords confidentiels mentionnaient une liste de matières premières dites stratégiques qui appartiendront de fait à la France s'ils sont découverts au Cameroun, notamment : l'uranium, l'hélium, etc...Le 28 février 2008, Nicolas Sarkozy alors président de la république annonce devant le parlement sud-africain la révision des accords militaires de la France en Afrique francophone. Il déclare « *La France n'a pas à jouer un rôle de gendarme en Afrique (...) je vais procéder à la révision des accords de défense avec l'Afrique et ils ne seront plus confidentiels* ». En réponse à ses propos, Thabo Mbéki, alors président sortant déclare « *Cela fait partie de la suite du processus de décolonisation en Afrique* » (POUGALA, 2014).

d'un montant total de 1200 milliards de FCFA. Ce portefeuille permet de gérer quinze projets au total, dont douze à mettre à l'actif de la Chine. Cette statistique suffit à montrer le niveau d'implication de l'Empire du Milieu dans le développement économique de l'Afrique depuis quelques années. En effet, il n'y a presque plus de secteur d'activité au Cameroun dans lequel la présence chinoise ne se fait pas sentir (MBODIAM, 2015).



Coupure de journal 4 : Les investissements chinois au Cameroun à la une des magazines économiques © IC N°35

3 Des motos chinoises sur la route

À toutes les réalisations directes de la Chine au Cameroun, il faut ajouter son impact dans la modification substantielle du mode de vie des populations. Grâce à cette nouvelle coopération et à l'ouverture du marché, de nombreux Africains ont saisi cette opportunité pour se lancer dans l'importation des motos chinoises. Des concessionnaires se sont implantés en conséquence. On en dénombre aujourd'hui plus d'une quinzaine⁸² : Macat, Nanfang, Sinki, Senke, Ktm, Lifan, Sanili, Qinqgi, Elisan Motor...etc. Avant l'arrivée et la vulgarisation des motos chinoises au Cameroun, celles qui circulaient déjà provenaient essentiellement du Japon. Les marques les plus représentées étaient Yamaha, Honda et

⁸² Booma Motor Sport, Salin, Baotian, Chanlin, Kawasaki, Hadjin, Kawasaki

Kawasaki. Leur prix relativement élevé en faisait un produit de luxe. Dans les années 1980, on estimait à 1 500 000 FCFA⁸³ le prix d'une moto japonaise.

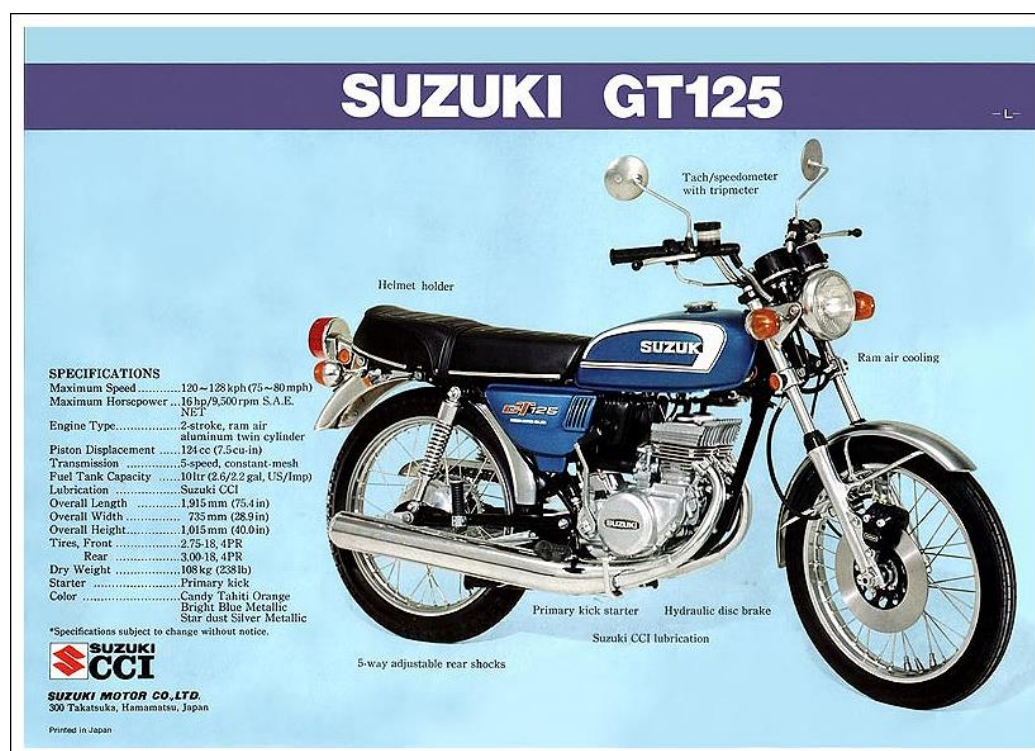


Figure 8 : Une moto Suzuki des années 1970/80 très répandue au Cameroun dans les années 80 © suzuki.com

En 2000, le prix d'une moto chinoise était de 450 000 FCFA. Aujourd'hui, grâce aux nombreux concessionnaires qui se sont installés pour profiter de ce marché lucratif, le prix est tombé en dessous de 350 000 FCFA et il continue de baisser. Devant cette concurrence, faute d'être parvenue à s'adapter, les concessionnaires des motos japonaises ont dû déposer le bilan. Le Japon avait fait de la moto un produit de luxe, la Chine l'a démocratisé en faisant d'elle un produit de consommation courante. Elle a su s'adapter à l'environnement et au pouvoir d'achat des populations. Elle a également diversifié son offre, en proposant une gamme de produit répondant aux différents usages de la moto. La solidité et la robustesse de ses engins ont conquis les populations. La politique du prix « imbattable » a bien fonctionné, entraînant de ce fait la disparition des marques japonaises. Wamé, (2002) affirme d'ailleurs que le développement du phénomène des motos-taxis est lié à la Chine et à l'ouverture de son marché sur l'Afrique, par l'importation massive des motos en pièces détachées (PORN-ADRIS, 2015). L'hégémonie de la moto

⁸³ Soit 2300 euros, pour un revenu mensuel estimé à 300 euros pour le 2/3 des salariés. On comprend dès lors que s'offrir une moto à cette époque était plus qu'un privilège et nécessitait d'énormes sacrifices.

chinoise est la conséquence de longues années de coopération entre l'Empire du Milieu et le Cameroun. Celle-ci s'est construite sur un temps long. Elle date des années cinquante. Son intervention a évidemment beaucoup changé d'échelle, ne serait-ce que dans la dernière décennie, puisqu'en 2001 l'action de la Chine était essentiellement concentrée sur cinq pays, contre plus de quarante aujourd'hui (HENRY, 2013). Les différents protagonistes bénéficient désormais des retombées de cette longue présence. Les populations se déplacent plus rapidement et les entreprises chinoises ont un nouveau marché pour écouler leurs motos.



Photo 12 : Flyer promotionnel de la marque Sanili et point de vente de moto COCIMECAM à Bafoussam sur la plaque on peut lire « arrivage COCIMECAM GLOD STAR 150 » © Kalieu 2015

Cette dynamique a eu pour corollaire, la chute drastique des prix des motos, entraînant de fait l'augmentation du nombre de motos-taxis jusque dans les régions les plus reculées. Plus aucune ville n'est désormais épargnée par ces engins, à usage personnel ou commercial. Entre janvier et décembre 2012, le Cameroun a importé 50 tonnes de motocycles d'une valeur de 9,305 milliards de FCFA (NDOUYOU-MOULIOM, 2013). Les autres parties et accessoires de motocycles importés sur la même période sont évalués à 2656 tonnes, contre 848 en 2007, pour un montant de près de 2,5 milliards de FCFA (ibid.). Cette mutation est également sensible pour les pays voisins. Ainsi au Burkina Faso, on a vu disparaître les Peugeot-P50 et les Yamaha-orange au profit des Tornado, Matrix, Ninja, Crypton ou Best, qui ont eu raison de ces marques naguère fameuses. Épilogue d'une longue bataille commerciale, les motos chinoises s'imposent désormais sur un marché

longtemps dominé par les opérateurs européens et africains. Les leaders d'aujourd'hui s'appellent Jincheng corporation et Lifan, des poids lourds du secteur dans leur pays, qui entendent bien rayonner sur tout le sous-continent à partir du Burkina Faso. Pour leur résister, les acteurs historiques du deux-roues dans le pays se sont mis eux aussi à importer ou à monter localement des machines chinoises, en tablant sur l'agressivité de leur stratégie de vente et sur la qualité de leur service après-vente. Selon la sociologue Sylvie Bredeloup, le succès des modèles chinois repose sur leurs nombreuses déclinaisons, propres à séduire des clientèles ciblées comme les provinciaux, les cadres, les jeunes ou les femmes. En quelques années, ces motos sont devenues l'emblème d'une nouvelle culture matérielle, le prolongement de soi, une fabrique de rêve (LOUMPET-GALITZINE, 2011). Ces biens sont souvent critiqués pour leur impact négatif sur le processus d'industrialisation du continent africain, ou encore pour leur rôle dans l'établissement d'une concurrence déloyale entre commerçants chinois et africains. De ce fait, les travaux portant sur les conséquences du commerce sino-africain en viennent bien souvent à occulter la souplesse avec laquelle une majorité d'entrepreneurs africains intègrent ces biens dans la gestion quotidienne de leurs activités (GUIVE KHAN, 2015). La massification de l'importation en Afrique de produits chinois à bas prix est porteuse de nombreuses opportunités pour les entrepreneurs africains car elles entrent dans la création de nouvelles activités et soutiennent le développement d'itinéraires d'accumulation. Cela est particulièrement visible dans le cas de la moto. Au Burkina Faso comme au Cameroun, une réorientation progressive des filières d'approvisionnement vers la Chine, opérée durant les quinze dernières années, a coïncidé avec une diminution significative du prix de vente de ces engins, contribuant ainsi à ouvrir leur acquisition à toute une nouvelle gamme de consommateurs (ibid.). Par conséquent, outre l'apparition d'une nouvelle génération d'entrepreneurs transnationaux à qui on doit en grande partie cette arrivée massive de motos chinoises dans le pays. Les nouvelles opportunités offertes par l'ouverture de la Chine suscitent le développement de divers secteurs, bien au-delà de l'importation. Revendeurs, mécaniciens, plastifieurs de motos, conducteurs de tricycles ou encore commerçants de zones rurales sont autant de profils s'inscrivant dans le sillage de cette réorientation commerciale. La Banque mondiale en a déjà conclu que l'essor de l'Afrique passerait par l'Asie, et notamment par la Chine et l'Inde. Cette géante endormie serait-elle en train de se réveiller grâce à l'Empire du Milieu ?

SECTION VI. L'illisibilité et l'opacité des programmes d'appui à l'emploi jeune

Dans la recherche des causes qui justifient le maintien d'une activité aussi exténuante que la moto-taxi, nous avons identifié plusieurs raisons. Pourtant, il subsiste une question sans réponse. Pourquoi un jeune en vient-il à se lancer dans une activité aussi dangereuse que la moto ? De nombreuses réponses sont possibles, mais le manque d'éducation serait une hypothèse envisageable. Sans instruction, les chances de décrocher un travail décent sont réduites, voire nulles. De ce fait, la majorité des transporteurs par motos ne peuvent aspirer à un travail salarié ; ils sont condamnés à vivre de petits boulots. La moto-taxi est de loin le plus accessible et le plus rentable, si l'on considère uniquement la régularité des gains. Il s'agit en réalité de la précarisation massive de la force de production du pays, qui participe à sa manière au fonctionnement de la ville. Depuis leur accession à la souveraineté nationale, les pays africains ont entrepris de nombreuses opérations de développement et de modernisation, souvent avec l'appui de la communauté internationale, pour améliorer la qualité de vie des populations. Malheureusement, les résultats obtenus sont plutôt en deçà des espérances⁸⁴. Parmi les nombreuses raisons avancées pour expliquer cette situation, on peut citer l'existence d'un déficit de communication entre les acteurs du développement et les populations qui devraient en bénéficier. En effet, dans de nombreux cas, ces dernières ont des comportements de résistance plus ou moins directs face à des interventions imaginées à l'extérieur, sans que leurs préoccupations, leurs besoins, leur vision, leur participation et leur point de vue aient été sollicités d'une part ; sans que les motivations des acteurs du développement leur aient été clairement expliquées au préalable, d'autre part. On a pu ainsi établir que la communication était un facteur essentiel dans le processus de développement. Il en est de même pour toutes les initiatives prises en vue de réduire le chômage au Cameroun. Le bilan de toutes ces actions reste limité et leur existence souvent méconnue. C'est la raison pour laquelle nous évoquerons, dans la suite de notre analyse, l'opacité des programmes d'appui à la jeunesse comme facteur de sédimentation de l'activité.

⁸⁴ Comme en témoignent le niveau des principaux indicateurs de développement de ces pays, le niveau et la qualité de vie de la population ainsi que de nombreux rapports faisant autorité (Banque Mondiale, PNUD, FNUAP, etc.).

1 Difficile insertion et transition des jeunes

Le chômage est souvent évoqué comme l'une des principales causes du maintien et du développement des transports artisanaux dans les villes du tiers-monde. La première génération des conducteurs de deux-roues qui a circulé dans les villes camerounaises était essentiellement constituée des licenciés des entreprises publiques ou privées en quête d'un emploi de subsistance. La seconde génération qui a figé la situation, se caractérise par l'ignorance, des nombreuses initiatives mises en place depuis une dizaine d'années pour offrir une alternative au travail précaire.

Depuis les indépendances, l'économie camerounaise est passée par plusieurs étapes : la prospérité (1965-1984), la récession économique (1985-1993) et actuellement une tentative de relance (depuis 1994) (NJIKEN, LONTCHI, & MWAFFO, 2005). Malgré une volonté interne de réajustement, le pays connaît toujours une crise de l'emploi. Les processus d'entrée des jeunes dans la vie active se sont profondément modifiés depuis les années 1990, période des grandes transitions politiques et de la grande récession économique. Le passage de la scolarité vers l'activité s'est fortement allongé et complexifié sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs : diminution des emplois sans qualification, augmentation du nombre des diplômés de l'enseignement supérieur, multiplication des formes de chômage de longue durée pour les primo-demandeurs d'emploi, précarité dans le secteur informel en pleine expansion, inadéquation entre formation et emploi. La conjonction de ces facteurs génère des itinéraires composites suivant le statut du demandeur d'emploi. Pour les non-diplômés c'est l'informel. Quant aux autres, ils s'éloignent du modèle traditionnel où un diplôme équivaut à un emploi, à cause de l'inadéquation de leur formation ou de la forte concurrence qui règne dans leur secteur.

Pour les individus qui ont eu accès à l'instruction⁸⁵, la formation s'est faite en majorité dans les cycles d'enseignement général. Ils sortent du système scolaire sans compétence professionnelle et ne sont pas compétitifs sur le marché du travail. Ils allongent alors leur parcours académique, quitte à engranger de nombreux diplômes pour espérer décrocher

⁸⁵ Des études économétriques montrent que les diplômés de l'enseignement technique et professionnel du secondaire ou du supérieur bénéficient d'un accès plus rapide au marché du travail et d'une meilleure situation d'emploi dans les segments protégés (NJIKEN, LONTCHI, & MWAFFO, 2005).

un emploi salarié dans le secteur public ou le secteur privé formel. Pour eux, qui représentent cependant une minorité, le chômage est bien souvent au rendez-vous. Les segments précaires de l'emploi de l'économie informelle constituent alors un refuge par défaut. Comme le démontre Garcia et Fares (2008), beaucoup d'Africains migrent des zones rurales vers les zones urbaines, ce qui augmente le chômage des jeunes dans les villes. Pour Manacorda (2006), la distance à parcourir pour se rendre à l'école est également un facteur important pour expliquer la faible scolarisation des jeunes, notamment en milieu rural. Ils appartiennent à une catégorie dite à « risque »⁸⁶, éloignée du marché du travail, contraint de se satisfaire d'emplois temporaires et d'alterner des périodes de bref emploi et des périodes d'inactivité. Possédant un faible niveau d'éducation, ils sont souvent pris au piège du sous-emploi et de la sous-productivité, le manque d'éducation les rendant ainsi vulnérables. C'est donc naturellement qu'ils se dirigent vers des emplois à caractère informel pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille. L'implication de la jeunesse dans la production de la richesse n'est plus à démontrer. Pourtant, elle subit toujours les affres du sous-emploi et de l'activité informelle. Plusieurs explications peuvent justifier ses difficultés d'insertion et d'ascension professionnelle.

2 L'échec des programmes d'appui à l'emploi jeunes

Afin de lutter contre le chômage des jeunes, en pleine croissance, de nombreuses initiatives ont été prises afin de stimuler la création de la richesse et de l'emploi. Malgré les efforts consentis, ces projets restent méconnus et leurs résultats sont donc mitigés.

⁸⁶ Certains entrepreneurs de rue dotés d'un niveau scolaire relativement élevé (secondaire et supérieur), lassés du système éducatif, se sont également rabattus vers l'informel.

Tableau synthétique des projets de promotion de l'emploi jeune

Ministère	Projet	Missions
MINEJEC Ministère de la jeunesse et de l'éducation civique	PAJER-U - Programme d'Appui à la Jeunesse Rurale et Urbaine.	Promouvoir l'insertion socio-économique des jeunes non scolarisés et déscolarisés (diplômés ou non) par le biais d'un encadrement technique et financier en vue d'en faire le moteur véritable du développement. Mobiliser les compétences dans la création des entreprises véritables. Accompagner l'emploi et l'auto emploi. Proposer un financement spécifique à l'accompagnement à emploi et à l'auto-emploi pour jeunes entrepreneurs. cible 18-35 ans.
	PIFMAS - Projet d'Insertion socio-économique des jeunes par la création des micro-entreprises de Fabrication du Matériel Sportif	Assurer l'insertion socio-économique des jeunes des régions de l'Extrême-Nord, du Nord, de l'Adamaoua et du Nord-Ouest par la fabrique et la vente du matériel sportif. Il s'agit, à termes de promouvoir et vendre le label « Lions indomptables » à travers une marque typiquement camerounaise de matériel sportif. Il s'adresse aux jeunes (18-35) indépendamment de leur niveau scolaire et de leur milieu de résidence.
	FONIJ- Fonds National d'Insertion des Jeunes	Financer les projets d'entreprise des jeunes et des organismes publics, privés ou de la société civile chargés d'encadrement et d'accompagnement des jeunes à différentes étapes du processus de leur insertion et du développement de leur projet. Il est opérationnel depuis 2008 à travers son guichet crédit pour financer les projets des jeunes du PAJER-U et du PIFMAS.
MINEFOP Ministère de l'emploi et de la formation professionnelle	PIAASI- Projet Intégré d'Appui aux Acteurs du Secteur Informel	Favoriser la mutation du secteur informel vers le secteur formel à travers le renforcement des capacités des acteurs par un appui à trois niveaux : l'organisation, la formation, et le financement des activités du secteur informel. Lutter contre la pauvreté et le chômage des jeunes par le financement des microprojets. Créé en 2002, il est devenu en 2010 un programme
	PADER-Programme d'Appui au Développement des Emplois Ruraux	Former et installer en auto emploi des jeunes susceptibles de travailler dans divers domaines.

3 Les résultats mitigés des programmes jeunes

En dépit des nombreux efforts consentis, le sous-emploi et le chômage persistent. Les stratégies adoptées ont porté une attention particulière au processus de transition de l'informel vers le formel et de l'école vers le travail. Selon Ryan (2003), la transition école-travail fait référence à l'ensemble des activités des jeunes entre la période où ils sont scolarisés à plein temps et la période où ils sont économiquement actifs⁸⁷ (BOUTIN, 2010). En dépit des politiques gouvernementales, le bilan des programmes d'insertion reste limité et mitigé. Leur manque de visibilité et de lisibilité serait-elle mise en cause ? Pour la réussite de ces initiatives, il est important de s'assurer que les jeunes à « risque » ont les moyens d'y accéder. Cela s'avère difficile, car une bonne partie vit dans les zones marginalisées, qu'elles soient urbaines ou rurales alors que les services offerts se situent dans des lieux centraux. Une critique souvent faite à l'endroit des initiatives est qu'elles sont destinées prioritairement à ceux présentant des qualifications. Ce qui écarterait les jeunes déscolarisés qui en ont pourtant le plus besoin. C'est le cas des *motos-taximen* qui, par manque d'instruction, d'information et de confiance dans le système, n'osent que rarement s'y intéresser. Au-delà de ces remarques, ces organismes restent monotones dans leur mode de communication : télévision, radio, presse, distribution des magazines et dépliants, séminaires. La publication PAJER-U/PIFMAS infos du ministère de la jeunesse nous indique que 21 956 candidatures ont été enregistrées entre 2007-2009 sur une population cible estimée à 1 515 216 individus (NKOULOU, ESSOMBA, & KABEYENE, 2011). Les programmes de financement gouvernementaux ne peuvent répondre favorablement à toutes les demandes, toutefois, le volet formation au montage de projet pourrait faire l'objet d'une promotion spécifique auprès des *motos-taxis*, puisque selon les résultats de nos enquêtes de terrain à Douala et à Bafoussam, 93% des transporteurs par moto veulent changer de métier et s'investir dans une activité génératrice de revenus. Mais, faute de financement, de formation et d'accompagnement, ils n'osent pas. Au final, une communication inadéquate maintient dans l'ignorance de nombreux *motos-taximen*. La sédimentation de la moto-taxi a eu pour effet immédiat le développement de son usage privatif, entrepreneurial et la création des camps et syndicats motos.

⁸⁷ Les activités en question regroupent aussi bien le travail occasionnel, l'inactivité que le chômage.

SECTION VII. Décadence d'un produit de luxe : usage privatif et entrepreneurial de la moto

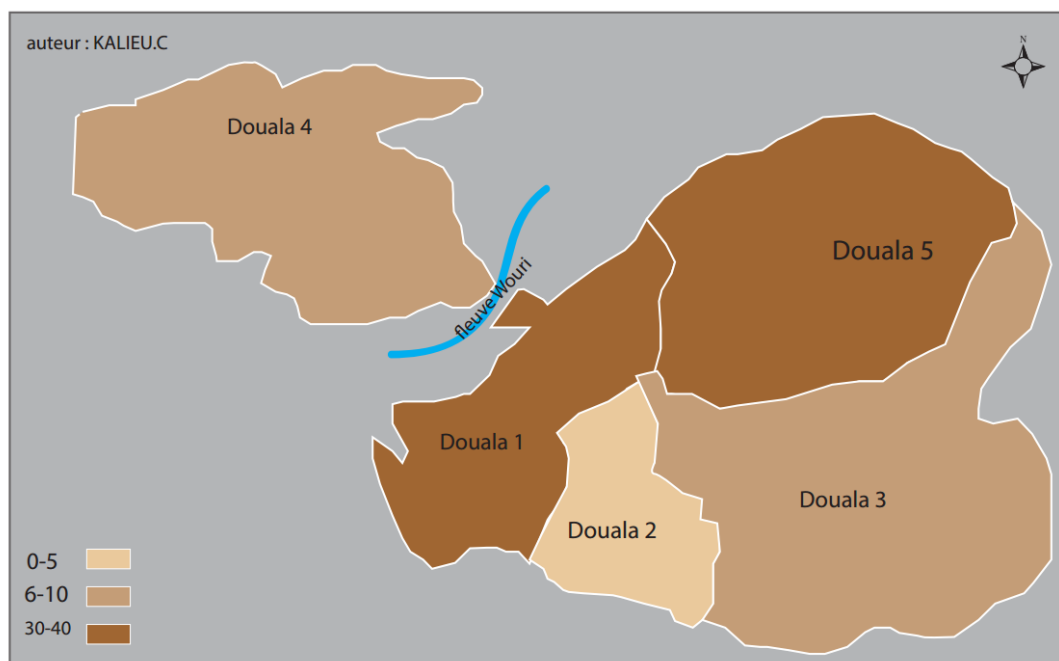
Contrairement aux villes de l'Asie du Sud-Est, le nombre de personnes possédant et utilisant des engins motorisés à deux roues comme véhicules personnels est très faible dans les villes d'Afrique subsaharienne ; les villes camerounaises ne dérogent pas à ce constat (KIDWAND, 2014). Les motos-taxis sont les plus nombreuses dans les rues.

1 La moto personnelle une alternative à la voiture particulière

À Douala comme à Bafoussam, le nombre de motos personnelles croit dans les ménages ; chaque jeune fonctionnaire (instituteur, policier, infirmier) ou cultivateur veut avoir « *sa part de moto* ». Les avantages d'une moto personnelle sont multiples et font l'unanimité : davantage de liberté, moins de dépendance aux taxis, baisse des coûts de déplacement, etc. Toutes les nouvelles recrues de la fonction publique attendent avec impatience leur rappel, pour s'offrir « une Kymco ou une Sanili ». Dans les campagnes, la fin des récoltes est le moment propice pour aller en ville « *chercher sa moto* » qu'on ramène et qu'on « *arrose* » avec fierté au village. La voiture étant encore inaccessible, on se rabat sur la motocyclette⁸⁸. La moto privée se rapproche de la voiture particulière, car elle assure une meilleure accessibilité et une plus grande mobilité à l'échelle de la ville. Elle est l'apanage des salariés et des acteurs du secteur informel aux revenus moyens. Mais la moto particulière est également considérée comme une source supplémentaire d'accidents et de congestion. Pourtant, les embouteillages que connaissent les grandes métropoles africaines doivent bien plus à l'insuffisance chronique de la voirie et à la désorganisation des transports collectifs qu'à l'importance du parc de véhicules particuliers (DIAZ & POCHET, 2008). L'accès à la voiture se retrouve encore limité aux cadres, aux professions libérales ou aux riches commerçants de gros. La possession d'un deux-roues à moteur constitue ainsi une étape intermédiaire dans une hiérarchie modale qui reflète fidèlement la hiérarchie sociale, comme à Ouagadougou ou Bamako (DIAZ OLVERA, PLAT, & POCHET, 2002). Pour reprendre les termes de Jambes cités par Diaz, si la possession d'une voiture

⁸⁸ Dans les grandes villes, les taux d'équipement en automobile demeurent à des niveaux faibles, de l'ordre de 10 à 15 % et les taux de motorisation, n'atteignent que des valeurs très limitées, de l'ordre de 20 à 30 % à Bamako, Conakry, Dar es Salam (DIAZ & POCHET, 2008). A Douala ce taux varie de 2 à 37%⁸⁸ en fonction des arrondissements (NGOTHY, 2010).

est encore largement réservée à l'élite, celle d'un deux-roues à moteur révèle l'appartenance à la strate moyenne⁸⁹.



Carte 15 : Répartition du taux de motorisation à Douala © CUD Arlette Ngothy

La moto devient dès lors un choix subi et assumé. Ce choix s'opère quand un certain niveau économique est atteint. Les individus choisissent alors de se déplacer à l'aide des moyens individuels de transport. D'ailleurs, chaque fois que le contexte économique devient favorable, l'individu aspire à la privatisation de sa mobilité dès lors aucun facteur externe⁹⁰ ne peut remettre son choix en cause. Ce processus obéit à l'aspiration des personnes, à l'autonomie, au confort, ou encore à l'affirmation d'un statut social (ASSOGBA G. , 2013).

Plusieurs sources de financement peuvent par ailleurs être mises en avant pour expliquer le développement de ce marché de la moto dans un pays au faible pouvoir d'achat

⁸⁹ Trois types d'utilisateurs se distinguent (pour les motos à usage privé) selon le degré de disponibilité du véhicule (Diaz Olvera et al., 2008) : d'abord Les utilisateurs exclusifs ceux dont le ménage possède un véhicule et qui en disposent au quotidien, les usagers apparentés appartiennent eux aussi à un ménage équipé mais n'ont pas cette disponibilité quotidienne, enfin les usagers dépourvus, appartenant à des ménages non équipés, ces derniers n'y accèdent que par connaissances ou professionnellement. Ces trois catégories présentent des formes d'usage du deux-roues moteur sensiblement différentes. À l'image de leurs homologues automobilistes, les utilisateurs exclusifs n'abandonnent qu'exceptionnellement le guidon pour le confier à un autre voyageur et devenir passager.

⁹⁰ Localisation du ménage, qualité de la desserte, lieu de résidence

(DORMEIER FREIRE, 2006) où seule l'initiative individuelle est capable d'apporter un revenu convenable :

- Le prêt ou soutien familial accordé à un jeune en situation précaire.
- Les pots-de-vin pour les fonctionnaires qui marchandent leur service à l'utilisateur.
- L'épargne accumulée à travers les tontines ou les banques pour les actifs salariés.
- Le revenu des campagnes caféières, cacaoyères, ou fruitières pour les agriculteurs.
- Les fonds envoyés aux familles par la diaspora africaine vivant en Europe et aux USA.
- Les revenus complémentaires des activités parallèles (commerce, rente immobilière, petit élevage, agriculture).

2 L'usage entrepreneurial de la moto

En plus de l'usage personnel en pleine croissance, l'usage entrepreneurial de la moto connaît aussi une avancée notable. De nombreuses entreprises ont compris l'intérêt et les avantages qu'offre la livraison en moto : faible coût d'acquisition et frais d'entretien bien en deçà de ceux d'une voiture. Les entreprises ont étoffé leur flotte. Il ne nous est pas possible d'avancer des chiffres sur le parc de ces motos-entreprises ; toutefois nous en avons identifié deux grandes catégories : les motos appartenant aux PME et les motos « non identifiables » du secteur populaire. C'est le cas, par exemple, des motos affectées à la livraison des produits boulangers.



Photo 13 : Moto de livraison de pain non identifiable à Douala, moto de course SOLEX ; moto de livraison Tandy
© Kalieu 2015 et Tanty.com

2.1 Les fonctions dérivées de la moto

La moto « s'adapte » à chaque catégorie sociale et à tous les usages, l'essentiel pour l'utilisateur étant d'en tirer le meilleur rendement. Les motos sont ainsi utilisées pour obtenir une meilleure couverture territoriale lors des campagnes publicitaire et de vaccination. Grâce à elles, les agents accèdent aux zones enclavées qui ne pouvait l'être autrefois qu'au prix de longues minutes de marches.



Photo 14 : Moto publicitaire et moto de service pour une équipe itinérante de vaccination au Nigeria © flickr.com

Lors d'un entretien à la délégation régionale de la police avec un membre de l'équipe spéciale d'intervention rapide (ESIR) - l'unité d'élite de la police camerounaise - ; il est ressorti qu'avec les motos les agents de police ont réduit leur temps d'intervention de façon appréciable. Cette mobilité accrue leur permet de porter un « coup dur » aux gangs qui sévissaient dans les quartiers dépourvus de routes carrossables. À la question de l'origine de ces motos utilisées pour les opérations « coup de poing », les policiers ont affirmé qu'ils proviennent en partie du parc personnel des brigands. De même, les motos saisies par la police encore en cours d'identification étaient utilisées pour des interventions.

SECTION VIII. La sédimentation comme motif d'organisation interne

1 Des syndicats peu représentatifs des transporteurs à deux-roues

Nous avons rencontré des représentants de nombreux syndicats⁹¹ de motos-taxis à Douala et à Bafoussam. Chacun prétend que son organisation est la plus apte à rassembler les motos-taxis. Certains datent des années 1990, mais sont cependant peu connus des *motos-taximen* qui estiment inutile l'appartenance à un syndicat. D'ailleurs, selon eux, les syndicalistes sont « *des escrocs qui cohabitent avec l'État et ne défendent aucunement les intérêts des transporteurs par moto* ». « *Si tu demandes aux motos-taximen pourquoi ils ne sont pas membres des syndicats, ils vont te dire que c'est parce que ce sont des escrocs et des bandits*⁹² » nous confie la responsable de la circulation de la communauté urbaine de Douala en avril 2015 au cours d'un entretien.



Figure 9 : Listes des syndicats de Douala et de Bafoussam

Il n'en demeure pas moins que, pendant nos investigations, nous avons rencontré l'un des principaux leaders syndicalistes. Il estime que l'administration ne veut pas prendre « l'affaire des motos » au sérieux. Pourtant, il a porté le message de ce groupe jusque dans les plus hautes sphères de l'administration, mais rien ne change. Pour lui, « les *motos-*

⁹¹ Les syndicats de Douala sont : **GRASMOTAC** (groupement des associations et syndicats des motos-taxis du Cameroun) - **SYNPROMOTCAM** (syndicat professionnel des motos-taxis du Cameroun) - **OSYNATRAMOCAM** (Organisation nationale des transporteurs par moto-taxi et tricycle du Cameroun), **SYNDLCMTW** (syndicat départemental libre des conducteurs de motos-taxis du Wouri), **SYNAPMOTAC** (syndicat national des propriétaires de motos-taxis et des conducteurs). Les syndicats motos de Bafoussam : **AMTK** (Association des motos-taxis secteur KENA), **ASACMOBA** (Association des motocyclistes de Bafoussam) **AMOTOTABAF** (Association des motos-taximen de Bafoussam, **ASMMI** (Association des motos-taximen du département de la Mifi), **SYNATRAMOCAM** (syndicat national des transporteurs par moto du Cameroun), **ATUM** (Association des transporteurs urbains par moto).

⁹² À ce propos citons l'exemple de Marcus qui a confié à un syndicaliste les fonds nécessaires pour son permis de conduire. Ce dernier a disparu de la circulation sans donner de nouvelles.

taximen ne sont pas des êtres comme les autres », il faut prendre en compte leur spécificité pour pouvoir les approcher. Les syndicalistes ne doivent pas seulement aider à rendre supportable la condition de moto-taxi, ils doivent œuvrer pour créer un avenir meilleur à ces jeunes sans repère. Pour le président du GRASMOTA, les *motos-taximen* ne sont plus des « *êtres normaux, ils sont brisés par la souffrance au point d'oublier qui ils sont* ». Le combat de ce syndicaliste reste limité à cause d'un manque de moyens matériels pour mettre en place des activités parallèles à même de rassembler tous les motos-taxis. Le GRASMOTA a développé une approche nouvelle pour recruter et rallier plus de *moto-taximen* en appliquant ce qu'il appelle « la politique du ventre ». Il estime que cette stratégie est la plus efficace pour les sensibiliser. Il veut mettre sur pied une chaîne de restauration « 100% moto-taxi ». Il est convaincu qu'en les mobilisant autour d'un repas on peut facilement « *les toucher et leur parler* ». Pour financer son projet, il a créé une unité de production d'ananas dans les friches urbaines de Douala. Mais, malgré sa légitimité et son ancienneté, pas plus que les autres syndicats le GRASMOTA ne fait l'unanimité.

« Les actions que nous menons aujourd'hui, c'est avec le consentement des conducteurs de motos-taxis. Ceux qui ne sont pas avec nous, sont des brebis galeuses qui ne veulent pas que le secteur soit organisé », soutient Ferdinand Fongang, président du GRASMOTA. Il est ainsi convaincu de fédérer les idées de ses camarades. Pourtant, plusieurs conducteurs de motos-taxis exerçant à Douala disent ignorer l'existence d'un syndicat qui organise leur activité [...]. Pour Francis T, ceux qui s'agitent actuellement pour parler au nom des conducteurs de motos-taxis, sont en réalité des usurpateurs : « *Ils disent être nos porte-paroles. Paradoxalement, ils ne nous consultent même pas avant de faire des déclarations. Je ne vois pas l'importance d'un syndicat. Beaucoup s'y sont risqués, sans grand succès d'ailleurs. L'attention de ces travailleurs est plutôt focalisée sur la recette en fin de journée. À priori, toutes les questions liées à l'organisation ne sont donc que secondaires [...]. En réalité, c'est la quête du profit et des intérêts particuliers qui constitue leurs motivations profondes* »⁹³.

⁹³ Quotidien mutation de janvier 2009

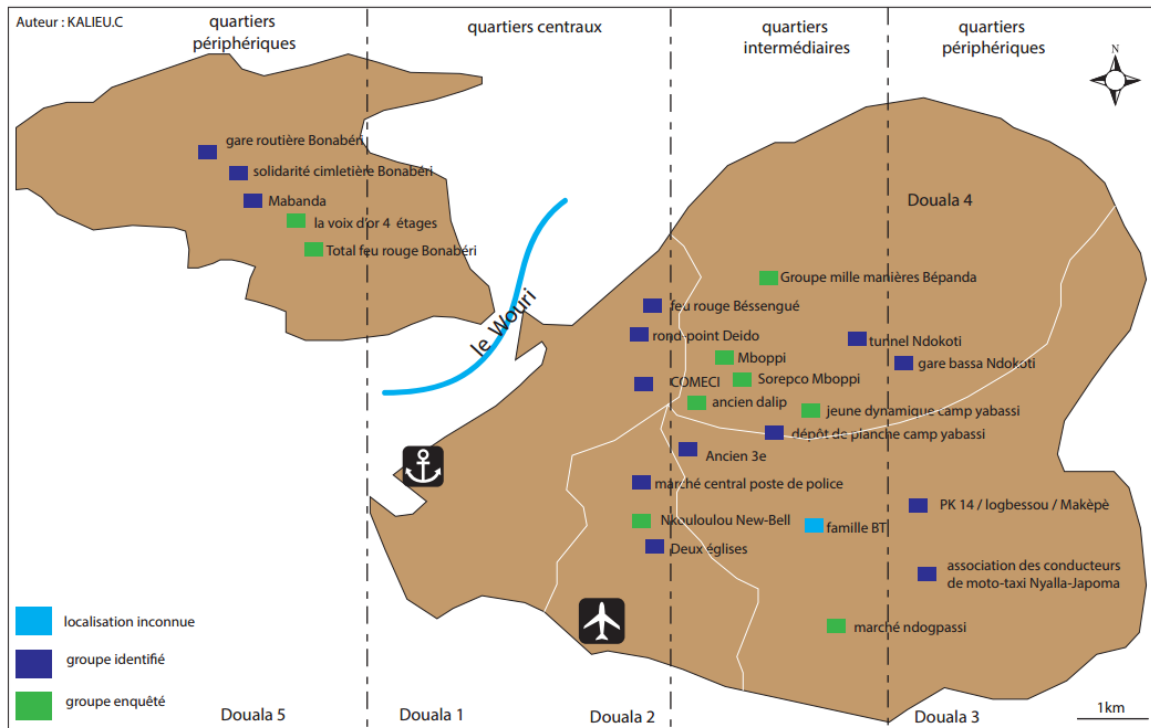
À côté des syndicats, nous avons les camps. À Douala, nous en avons comptabilisé 30 et à Bafoussam, 10. Ils sont plus ou moins organisés. À Douala, ils sont identifiables et chaque groupe a son territoire (nous y reviendrons plus tard) ; ils sont hostiles à tous les syndicats, qui les auraient abusés. Ils ont alors choisi de s'organiser pour résoudre à leur niveau les problèmes auxquels ils font face. L'incapacité des syndicats à mettre fin aux arnaques et aux abus de la police a scellé la rupture entre les groupes et les syndicats de *motos-taximen*. « *Si tu veux qu'on réponde à tes questions, abeck⁹⁴ mon petit ne nous parle pas des syndicats, tu peux tout nous demander, mais si tu parles des syndicats, c'est que tu nous cherches les problèmes* : Ces propos d'un *moto-taximan* de Douala témoignent de l'hostilité et de la rivalité qui existent entre les différents protagonistes. Même s'ils ne sont pas représentatifs et ne sont toujours pas associés aux décisions prise par l'administration en cas de négociation, ils constituent pourtant des intermédiaires à consulter. À Bafoussam, des médiateurs ont été désignés par la délégation régionale de la Jeunesse, dans le but d'identifier et de recueillir leur doléance. Nous avons donc trois types de *motos-taximen* : les syndiqués, les membres de camps, les neutres qui n'appartiennent à aucune organisation, affirment qu'ils sont là pour faire la moto et que le reste ne les intéresse pas.

1.1 Les camps : une alternative aux syndicats

C'est le refuge de tous ceux qui ne se reconnaissent pas dans les syndicats officiels. Les raisons de ce désamour résident essentiellement « dans l'incapacité des représentants syndicaux à se faire accepter par leur pair ». Ils sont accusés de défendre et de rechercher auprès de l'administration une reconnaissance ou un avantage personnel. À Douala, nous avons dénombré 30 groupes mais il y en a certainement beaucoup plus. Les règles de fonctionnement sont régies par un bureau élu qui veille en outre à leur respect. Les camps se sont constitués autour des points de stationnement habituels de ceux qui en sont aujourd'hui les membres. Les raisons de leur création sont la quête de la solidarité et le désir d'appartenir à une organisation à même d'apporter sécurité et reconnaissance. La proximité des groupes sur un axe témoigne de la volonté d'indépendance et de division claire qui existe entre eux. De plus, chaque camp relève d'une classe d'âge sensiblement identique. Leurs codes et leurs valeurs sont également différents. À Douala, certains camps sont désignés par leur compère comme particulièrement violents et hostiles à toute

⁹⁴ *Abeck* signifie s'il te plaît en argot camerounais

intrusion étrangère. D'autres, au contraire, avaient la réputation d'être enclin à l'échange. La taille des camps varie de 8 à 600 membres. Cette solidarité des opérateurs motos a permis de les associer à de nombreuses initiatives.



Carte 16 : Camps de motos-taxis de Douala

1.2 La moto-taxi au service des causes nobles

« Les relations entre eux et nous ne sont pas toujours tendu, parfois on s'aide » : ainsi pourrait être résumée la nature des relations entre les conducteurs de motos-taxis et l'administration. En réalité, celles-ci est très variables. Comme le temps et les saisons, leurs rapports, très sombres, sont parfois éclairés par des rayons de soleil. En effet, c'est une pratique courante que les *motos-taximen* soient associés à des manifestations populaires, politiques ou de vulgarisation. Ils se transforment le temps d'une matinée en caravane ou en cortège publicitaire. À coup de klaxon, ils arpentent les rues de la ville pour, suivant les circonstances, diffuser un message publicitaire, escorter une personnalité (pendant les périodes électorales), distribuer des prospectus ou faire la promotion d'un nouveau produit. Pour les *motos-taximen*, la publicité fait désormais partie intégrante des services qu'ils offrent. Ils sont même parfois associés à des initiatives et campagnes d'envergure nationale voire internationale, comme ce fut le cas pour les accords APE jugés inéquitables par de nombreux pays africains.



Photo 15 : Les motos-taxis associés à la dénonciation des accords de partenariats injustes au Bénin © flickr.com

Il n'est pas rare que les artistes et les agences de communication fassent appel à eux pour promouvoir un concert ou un évènement populaire (foire, exposition). Ce type d'opérations reste ponctuel. Nous n'avons pas pu prendre connaissance des contrats qui lient les *motos-taximen* et leurs clients. Il est néanmoins admis que les entreprises ou les personnes qui ont recours à ce service versent à chaque participant à l'opération la somme de 1000 FCFA pour la prestation, plus 650 FCFA en guise de compensation du carburant utilisé pendant l'escorte. En outre, suivant sa nature et ses moyens, le commanditaire peut mettre à la disposition des *motos-taximen* des tee-shirts ou des casquettes à l'effigie de la personne ou du produit à mettre en valeur. C'est le cas des caravanes mobile du PMUC à Bafoussam. En effet, tous les vendredis, les *motos-taximen* mobilisent à coup de klaxon les parieurs (DJIOKENG, 2014). Ayant compris l'intérêt, l'impact et la portée du marketing à moto, les *motos-taximen* sont désormais associés à des tâches plus honorables. Quelques exemples éclairent cet état de fait :

1.3 Les motos-taxis et la lutte contre Boko Haram

Les conducteurs de moto-taxi de la ville de Bafoussam ont été appelés à la vigilance et à la collaboration avec les forces de sécurité, dans la lutte contre Boko Haram. Emmanuel Nzete, le délégué du gouvernement de la communauté urbaine de Bafoussam, a exhorté ceux qu'il appelle transporteur urbain par moto (ATUM) à rester en alerte et à dénoncer tout cas suspect. « *L'heure est grave ; le pays est en danger ; il faut absolument monter au front* », a-t-il proclamé, tout en les exhortant chacun à chausser ses rangiers et à « *affûter son arme pour entrer dans la bataille* » (Cameroon Tribune, Eric Vincent FOM). Il entendait tirer partie de leur activité, qui leur donne accès à toute la ville de manière permanente, et

leur permet de voir ce qui semble alarmant. En stimulant leur patriotisme, ils pouvaient devenir de précieux auxiliaires pour les forces de l'ordre.

En 2015, à Maroua dans la région de l'Extrême-Nord, un regroupement de syndicats de motos-taxis du Cameroun avait lancé une campagne de vulgarisation des numéros d'urgence auprès des conducteurs. Appelée à s'étendre à l'ensemble du pays, l'opération avait pour objectif de diffuser les numéros de téléphone gratuit des forces de l'ordre, mais aussi de donner quelques astuces de vigilance aux chauffeurs de moto-taxi afin qu'ils participent au mieux à la lutte contre le groupe État islamique en Afrique de l'Ouest. Cette initiative du président national de moto-citoyens était une contribution à la sécurité publique ; elle a mobilisé 1500 motos-taxis qui ont collé des autocollants portant les numéros de la gendarmerie et de la police. Elle a débuté à l'Extrême-Nord, parce que c'était la région la plus touchée. Les résultats ont été probants : la bravoure des motos-taxis a déjà permis de neutraliser quelques membres de la secte islamique.



Photo 16: La contribution des motos-taxis relayée dans la presse internationale © camerpost.com et rfi.com

1.4 Motos-taxis pour l'exercice d'un acte citoyen

En 2013, une campagne baptisée « moto-citoyen » avait été lancée par la sous-préfecture de l'arrondissement de Yaoundé VI, en partenariat avec le syndicat des motos-taxis de la ville. Son objectif était de sensibiliser tous les citoyens à l'intérêt et l'importance de leur participation aux élections municipales et législatives du 30 septembre 2013⁹⁵. Concrètement, il s'agissait d'une campagne de proximité qui a déployé une caravane mobile de motos-taxis dont la mission était de sillonner l'ensemble des localités du territoire national. En utilisant un langage qu'elle comprend, leur mission était : convaincre

⁹⁵ CAMERPOST du 20/08/2013

la masse ouvrière et travailleuse de retirer ses cartes d'électeurs et surtout de voter. Cette opération de sensibilisation était initiée par Philémon Yang, le premier ministre, René Sadi, le ministre de l'Administration territoire et Jean-Baptiste Bokam secrétaire d'État à la Défense.

1.5 Motos-taxis s'improvisant fervent défenseur de la liberté d'expression

Les motos-taxis ne manquent aucune occasion pour défendre ce qu'ils considèrent comme un acquis bénéfique, tel que la liberté de se mouvoir pour laquelle ils ont déjà bravé tous les interdits. Cet état d'esprit leur a valu le nom de « justiciers de Douala », en dépit de leurs nombreuses dérives et leur mise à l'index par le code de procédure pénale. Ils prétendent voler au secours de toute personne victime (selon leurs critères) d'une injustice. Ils n'hésitent pas à jouer les motards de la brigade mobile quand un automobiliste essaye de s'échapper après un forfait. Toutefois, qu'ils soient prêts à défendre une station de radio personne n'aurait pu l'envisager. Pourtant, en 2011, ils ont rajouté à la liste déjà longue de leurs actions spectaculaires un nouveau registre, se faisant défenseur de la liberté d'expression. La scène se déroula le mercredi 19 octobre 2011, devant les locaux abritant les studios du groupe de presse Equinoxe très apprécié par les populations pour ses prises de position. Ce jour-là, il recevait la visite du ministre de la Communication. La présence de véhicules des forces de l'ordre dans le cortège ministériel eut un effet pervers : elles ont attiré les badauds et les conducteurs de motos-taxis. *« En une poignée de minutes, plusieurs centaines de ces engins étaient parkés devant le bâtiment. Une rumeur avait prétendu que les forces de l'ordre soient venues sceller les portes de la station. Les motos-taximen s'apprêtaient donc à riposter contre une nouvelle fermeture des antennes de ces médias »*⁹⁶. Cette visite était au contraire une marque de gratitude à l'endroit de ce groupe de communication, pour la couverture fort appréciée qu'il avait faite des élections présidentielles. Le personnel de la radio Equinoxe dut se lancer dans une véritable plaidoirie pour expliquer le but et le bien-fondé de cette visite afin d'éviter une violente confrontation à laquelle les *motos-taximen* s'étaient déjà préparés. Tour à tour justiciers, agents de publicité, patrouilleurs, colporteurs et désormais

⁹⁶ Les conducteurs de motos-taxis regroupés sur les lieux entendaient donc intervenir si cette éventualité se confirmait. Il faut noter que la TV et surtout la Radio Equinoxe jouissent d'un important capital de sympathie dans la classe populaire car le franc-parler de leurs journalistes est apprécié. Précisons que la dernière fermeture de ces chaînes en février 2008 avait été un amplificateur des émeutes dites de la faim.

défenseurs de la liberté d'expression : en multipliant les actions de toutes sortes, parfois chevaleresques, ne courent-ils pas le risque de devenir le cheval de Troie qui servira de couverture aux actions répréhensibles de certains organismes ou individus malveillants ?

1.6 *Motos-taximen* : une solidarité efficace et préoccupante

Avec les *motos-taximen*, le « un pour tous, tous pour un » prend tout son sens. Une solidarité à toute épreuve règne entre eux. Ils se soutiennent pour le meilleur comme pour le pire. Les Doualais ont appris à leur dépens qu'il ne faut pas discuter avec un *moto-taximan*. Ils ont toujours raison et le font savoir, réussissant à éteindre toute contestation venant de la population. Tous les usagers de la route leur doivent respect. Certains n'hésitent pas à parler de la dictature des *motos-taximen*. En effet, par leur capacité à vous entourer et à vous intimider en cas d'altercation avec l'un des leurs, rares sont ceux qui osent affronter leur colère. Même si tous les *motos-taximen* ne sont pas des « casseurs », ils se sont tout de même forgés cette réputation peu valorisante. À Bafoussam, les gendarmes de la Brigade de Ndiadam remarquent une progression de l'incivisme depuis l'arrêté préfectoral de 2012 interdisant le contrôle des *motos-taximen* suite à un meurtre d'un des leurs par un gendarme. De même, en mai 2015 un officier de police en fonction à la direction de sécurité territoriale à Douala le confirme en ces termes : « *Même moi, en tant que policier, je dois les intimider et souvent user de mes poings pour traverser la route. Depuis qu'ils ont eu la reconnaissance du chef de l'état, leur mépris est croissant, est-ce qu'on peut même encore leur parler ?* ».

Cette interrogation trahit en effet son impuissance face à ceux qu'Arlette Ngothy a renommé « les seigneurs de la route ». Les motos-taxis sont au-dessus de tout et de tous. La crainte qu'ils inspirent aux usagers de la route est justifiée car de nombreux actes scandaleux sont à mettre à leur passif. C'est le cas de la mésaventure survenue à cet opérateur économique, nous confie le Colonel Nkoah Valère commandant de la légion de gendarmerie de Mboppi (rencontré en Mai 2015 dans ses services), qui a assisté impuissant à l'incendie de son camion par des *motos-taximen* en colère, parce que « l'un d'eux ayant mal négocié un virage à cause de sa vitesse excessive s'y est accroché ». Malgré les

explications de l'intéressé sur la responsabilité de leur « frère », rien n'a pu les arrêter. Il fallait donner une leçon : le camion a été incendié. Les cas similaires sont innombrables⁹⁷.

1.7 Les motos-taxis provoquent l'émeute⁹⁸

Le 31 décembre 2011, un jeune du quartier Deïdo fut assassiné par des hommes en motos. Pour ses camarades il ne faisait aucun doute qu'un *moto-taximan* était l'auteur du crime. Ils dressèrent donc des barrages pour interdire l'accès de leur « territoire » à toutes les motos. Tous les contrevenants à cette interdiction étaient bastonnés et leurs motos détruites. Les conducteurs de moto se sont alors organisés et la riposte a eu lieu. Des colonnes sont parties des quartiers Grand moulin, Bépanda et Bessengue pour infliger une correction exemplaire aux jeunes de Deïdo. Les dégâts matériels et humains ont été importants. La décision fut donc prise par l'autorité administrative de maintenir l'interdiction des motos à Deïdo, au détriment des populations, mais à la grande satisfaction des *motos-taximen* : Julio le proclame : « *Ils ont interdit la moto dans leur quartier, ils pleurent pourquoi, ils vont supporter, ils n'ont encore rien vu* ». Telle est la réaction de *motos-taximen* de Douala, quand ils sont interrogés sur la question.

Si cette décision a permis de faire baisser les tensions et de favoriser le retour au calme, elle a eu aussi des conséquences très pénibles pour les riverains qui doivent désormais parcourir entre 500 mètres et un kilomètre pour emprunter un taxi. « *C'est très difficile pour nous mon fils. Je prenais la moto ici dès que je sortais de la maison. Maintenant, il faut marcher jusqu'au carrefour là, avec la chaleur et le soleil, pour chercher le taxi. Ce n'est pas facile à mon âge* » (RFI). Malgré l'accalmie, l'interdiction n'a toujours pas été levée. Un fait incompréhensible pour les habitants de la zone Deïdo qui affirment : « *Je pensais que cette mesure devait durer juste le temps de trouver les auteurs de ce forfait. [...] On devrait lever cette mesure. Même si personne n'en parle ouvertement, c'est pénible* » (RFI, juin 2015).

⁹⁷ À Douala, pendant une opération d'évacuation par les agents communaux d'un véhicule mal stationné, les conducteurs de motos-taxis ont voulu connaître les raisons de cette mise en fourrière. La situation s'est dégradée et les voix sont montées dans les deux camps. Dans une manœuvre, le conducteur de la remorque a bousculé des motos : le véhicule a été immédiatement saccagé et incendié.

⁹⁸ Titre donné par un quotidien local à cette journée sanglante

SECTION IX. Conclusion du chapitre II

« Durcification », sédimentation, ces termes ont structuré notre analyse tout au long de ce chapitre. En effet, la moto-taxi a bénéficié de nombreuses conditions favorables à son développement et à son maintien dans les cités qu'elle a conquises. La première est l'illusion de la facilité du métier de conducteur de moto. De nombreux jeunes qui se lancent dans cette activité apprennent à leur dépens que rester assis et sillonner les artères urbaines n'est rien d'autre qu'un travail ingrat, même s'il assure le revenu minimum de survie. À Bafoussam et à Douala l'étalement urbain et son corolaire l'enclavement, ont isolé de nombreuses zones de la route et de la ville. La souplesse et la maniabilité de la moto ont permis à une frange importante de citoyens de s'affranchir de l'absence de taxi et d'un réseau viaire impraticable. Même si la moto est considérée comme une alternative salvatrice par les citoyens exclus de la desserte urbaine, il est à noter que l'enclavement à lui tout seul n'explique pas le succès de la moto. Le laxisme et la souplesse dans l'application de la réglementation relative à l'exercice de la moto-taxi ont été la rampe de lancement qui ont permis sa propulsion jusque dans les zones reculées où elle était absente à la naissance de l'activité. À ces éléments endogènes, il faut rajouter les paramètres exogènes ayant contribué à sa sédimentation à savoir l'invasion des produits chinois. L'ouverture de la Chine a permis la baisse du coût des motos, qui étaient jadis un produit de luxe. Cette démocratisation de la moto a eu pour effet sa vulgarisation et son appropriation par les couches défavorisées, qui faute de mieux, ont fait d'elle le moyen d'une activité professionnelle « provisoire ». La baisse des prix grâce aux motos chinoises, a été l'occasion pour les tontines de se saisir de cette opportunité pour permettre à leurs adhérents à faible revenu de se procurer une moto personnelle.

Dans ce chapitre, nous avons également démontré que le maintien de la moto dans les villes de Douala et de Bafoussam a contribué à une organisation interne de l'activité par les professionnels du transport par moto. Cette prise de conscience de leur nombre et de leur influence a souvent conduit à des comportements déplorables qui ternissent leur image et entretiennent une certaine méfiance vis à vis de ces individus auxquels il est pourtant inévitable de recourir. La sédimentation de la moto est la preuve qu'une activité *a priori* anodine et désorganisée à ces débuts peut évoluer insidieusement et s'imposer, par la force si

nécessaire comme un contrepoids aux décisions jugées désavantageuses par les bénéficiaires. Ce chapitre consacré à la sédimentation de la moto comme partie intégrante du système de mobilité urbain permet de décrire la complexité de l'univers du moto-taxi. En plus des intérêts divergents et la multiplicité des acteurs en présence, la sédimentation de la moto met en scène des désaccords visibles entre les syndicats décriés par leur pair pour leur incapacité à défendre les intérêts collectifs. Face à ce rejet des « traîtres », les camps se sont organisés pour rassembler les *motos-taximen* autour d'un idéal commun. Ces camps tendent à s'imposer désormais comme l'organisation de la nouvelle génération de *motos-taximen*. Parallèlement à la « durcification » de la moto-taxi, nous avons observé et analysé dans ce chapitre la croissance des motos personnelles et des motos-entreprises ; difficile à mesurer, leur présence est pourtant bien établie. Dans la suite de notre thèse nous traiterons plus finement de l'organisation de l'activité moto et de ses territoires. La moto-taxi s'est sédimentée, elle a également évolué pour s'adapter aux nouvelles exigences.

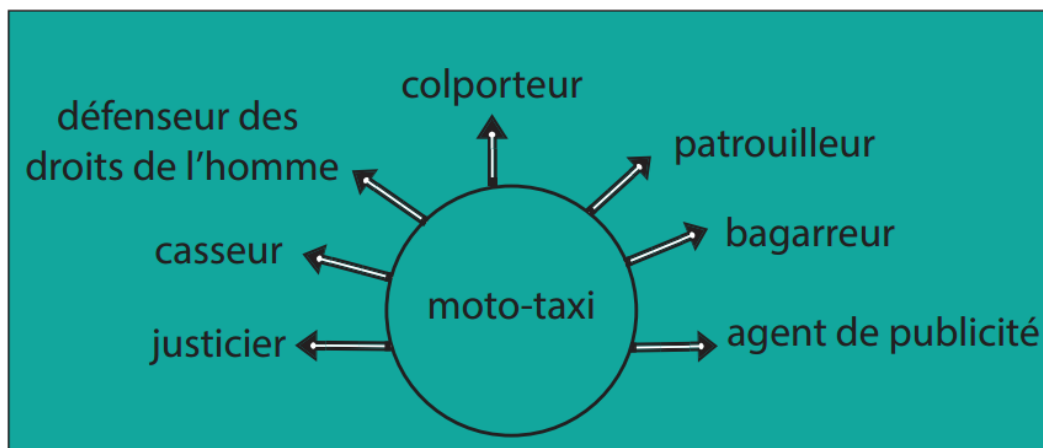


Figure 10: Les différentes facettes de la moto-taxi au Cameroun, les camps veulent tourner cette sombre page qui entache leur métier © Kalieu 2015

SECTION X. Conclusion de la partie I

De l'expansion à la durcification de la moto, en passant par la description des faits et des événements qui ont installé la moto dans un rôle indispensable au sein du système de mobilité en Afrique et au Cameroun en particulier, nous avons voulu dans cette première partie présenter l'évolution de la moto, en décryptant tous les temps de son parcours. Sa sédimentation inattendue a conduit à un renouvellement du regard que l'on portait sur les villes africaines et a posé les bases des premières interrogations sur la place de la moto-taxi. Au-delà d'une description historiographique de l'apparition de la moto, il était question de souligner qu'elle était le résultat d'un processus et non une création *ex nihilo*. De la compréhension des deux grandes périodes de la moto dépendait notre capacité à poser un diagnostic approprié sur les défis contemporains que sa présence induit.

Cette première partie, a permis d'appréhender les dynamiques contemporaines et les enjeux de l'expansion de la moto. Elle a présenté l'évolution de la moto et la place qu'elle occupe dans la société. Elle a en outre permis de mettre l'accent sur la durcification d'une activité que l'on avait cru condamnée à disparaître après quelques années. Ce faisant, elle a fourni les premiers éléments de réponses quant à l'urgence de l'intégration des motos-taxis.

PARTIE II. LES MOTOS-TAXIS ET LEURS TERRITOIRES

La première partie de la thèse était consacrée à la présentation et à l'explication des conditions de développement des transports par moto. Nous avons ensuite présenté les raisons de sa sédimentation. Dans cette deuxième partie nous décrirons l'organisation, le mode opératoire, les territoires et les logiques d'appropriation de la ville par les transporteurs à deux roues. Il s'agit de comprendre comment ceux-ci développent et intègrent leur activité dans un espace qui ne leur a pas été dédié à l'origine. Ce second volet de la thèse se structure autour de cinq questions :

- Qui sont les transporteurs urbains par moto ?
- Quels sont les territoires de la moto en ville ?
- Comment les motos-taxis fabriquent-ils leur ville ?
- Comment s'organisent-ils pour se maintenir en ville ?
- Quelles sont les logiques qui animent ou façonnent leur vécu et leurs espaces ?

Cette partie est exclusivement consacrée aux motos-taxis de Bafoussam et de Douala. Ces deux exemples permettent de comparer les stratégies et les pratiques déployées pour se maintenir et diversifier l'offre de service en milieu urbain et rural. La première différence tient bien sûr de la nature des déplacements et des besoins en transport dans chaque ville. La seconde relève de la nature de l'activité et des acteurs. Si à Douala la moto est une activité exclusive, à Bafoussam c'est une activité complémentaire. À ceci s'ajoute une troisième différence majeure : l'attitude des autorités et des populations vis-à-vis des motos-taxis. Alors qu'à Bafoussam ces derniers sont globalement perçus comme pacifiques et bénéficient d'une image positive chez les usagers, à Douala ils sont jugés agressifs⁹⁹.

Dans cette deuxième partie, les *motos-taximen* et leurs espaces seront au centre de l'analyse. Aujourd'hui, la mobilité n'est plus qu'une question de transport, elle intègre une dimension sociale importante dans une rue camerounaise aux multiples facettes, présentée depuis plusieurs décennies comme lieu de production de la violence et de l'insalubrité, mais aussi comme espaces de convergence, de circulation des biens et de sociabilité. Les pratiques des motos-taxis seront donc replacées dans l'ensemble plus large qu'est le système de mobilité. Leurs activités seront appréhendées à travers la façon dont ils s'organisent et occupent l'espace. L'articulation des méthodes sociologiques, géographiques

⁹⁹ Conclusion faite au terme des entretiens avec les municipaux des villes concernées.

et urbanistiques nous permettra d'éclairer la manière dont les motos-taxis interagissent avec leur environnement.

Nous analyserons leur localisation et leurs déplacements dans l'espace et dans le temps (ROBINEAU, 2013). Nous observerons tant le « faire » des motos-taxis - qui correspond à la manière dont ils gèrent leurs activités -, que leur « savoir-faire », lié à leur expérience, construit dans le cadre d'un ensemble de connaissances et d'expériences du milieu urbain. Nous traiterons encore du « pouvoir faire » qui dépend d'une série de contraintes urbaines, comme la concurrence et la maîtrise de l'espace d'action et de ses repères. Le précédent chapitre sera centré sur le métier de *moto-taximen* et son organisation, tandis que le second s'intéressera aux territoires de la moto et à son incidence sur la circulation dans sa globalité. Notre démarche s'appuiera sur un matériau empirique constitué d'enquêtes quantitatives et d'entretiens réalisés entre février et juin 2015 à Bafoussam et à Douala. Le corpus analysé est constitué de données de la presse, de discussions formelles et approfondies avec une centaine de *bend-skineurs* et d'usagers. Les personnes ressources des mairies, des communautés urbaines, des préfectures et sous-préfectures, des commissariats, des gendarmeries et des services de transports urbains ont également été associées à la constitution de notre matériau de recherche.

CHAPITRE III. LES MOTOS-TAXIS, UN GROUPE SOCIAL PAS COMME LES AUTRES

« Les bend-skins se savent mal aimés mais nécessaires. Impossible de les rater, quand ils s'agglutinent par dizaines sur un trottoir, l'air de dire qu'ils n'ont pas l'intention de raser les murs alors qu'ils sont les victimes de l'échec des politiques de l'emploi », (Georges Douguet, 2015)

Le transport urbain est toujours traité en mettant l'accent sur le moyen utilisé ou sur l'infrastructure : le rail, la route ou le fleuve. Les protagonistes, pourtant primordiaux sont souvent négligés. Dans ce chapitre, le *moto-taximan* comme acteur du système de mobilité sera au centre de notre étude consacrée à l'analyse de ses pratiques. Nous traiterons des artisans transporteurs à moto, sans oublier les multiples usages privatifs de la moto. Nous étudierons l'organisation, le fonctionnement, les codes, et l'évolution des rapports entre l'administration et les usagers. Globalement, la pratique de la moto-taxi, malgré une forte pénétration dans les sociétés africaines (à l'exception du Burkina Faso et d'Ibadan au Nigeria) reste largement masculine. L'une des raisons de cette exclusive, au Cameroun, pourrait être liée à la coquetterie et au désir des jeunes femmes de ne pas passer pour un « garçon manqué ». Dans une société où la pratique du vélo est considérée comme une affaire de garçon, on peut poser comme hypothèse qu'une transition vers la conduite de la moto par les femmes resterait mal perçue par la société. Pour ne pas perdre de leur charme et de leur féminité, les Camerounaises n'osent que rarement se prêter à ce jeu « d'hommes » et se contentent d'être passagère. Le poids de la société et les regards « curieux » seraient la cause de ce désintérêt.



Photo 17 : Une femme à moto à Douala, c'est exceptionnel ; à Ibadan, c'est une scène ordinaire © flickr.com

Pour communiquer, les *motos-taximen* ont puisé dans le jargon local dit « camfranglais »¹⁰⁰, mais ils ont attribué de nouvelles définitions à de nombreux mots. Voici un petit lexique :

¹⁰⁰ Le camfranglais est un mélange de français, d'anglais et des nombreuses langues nationales. Il épouse les influences linguistiques des régions du Cameroun. Ainsi, le camfranglais de Douala est différent de celui de Yaoundé, car le premier est influencé par les mots de la langue Duala, tandis que le second l'est par les mots Ewondo, Bulu et Beti. Globalement tous les Camerounais se retrouvent dans ce dialecte national.

Faire la moto : exercer le métier de *moto-taximen*

Attaquer : travailler, aller à la recherche du client

Pointer : obtenir la recette journalière requise, obtenir une paye intéressante sur une course

Lancer : travailler ou commencer le travail

Lanceur : deuxième conducteur souvent non déclaré d'une moto

Bâcher : transporter plus d'un passager sur sa moto

Mets dedans : se dit à un passager pour l'autoriser à monter sur la moto

On va ? : Je vous amène, se dit à un potentiel passager sous la forme interrogative

Faire le maintien : survivre, permet tout juste de tenir, laisse peu de place aux extras

Paye bien : se dit à un client pour qu'il offre un prix plus intéressant

File ou file trop : se dit pour marquer la vitesse excessive

Doucement-doucement : rouler lentement

SECTION I. Le *moto-taximan* : acteur « clé » du transport public : une définition de la moto-taxi

On parle de moto-taxi, comme d'un métier « refuge » pour ceux qui n'ont pu trouver un autre emploi. Pourtant, son ancêtre pourrait bien être le porte-tout, plus connu au Cameroun sous le nom de « *pousse-pousse* ». Avant l'arrivée de la moto, il régnait en maître dans le transport des charges lourdes et encombrantes. Chaque quartier avait d'ailleurs ses pousseurs « officiels » qui stationnaient, comme les motos-taxis aujourd'hui, dans les grands carrefours, c'était la porte d'entrée de tous ceux qui venaient « se chercher en ville ». De nos jours, le métier de « *pousseur* » est quasi condamné car les *motos-taximen* leur opposent une concurrence féroce par leur prix et leur vitesse, mais aussi parce qu'ils appliquent à la perfection les notions d'équilibre et de centre de gravité.



Photo 18 : Stationnement de pousse-pousse à Bafoussam © Kalieu 2015

Leurs motos, pour la circonstance, se transforment en véritable camion à deux roues. Les porte-tout subsistent encore dans les marchés ou devant les quincailleries pour le transport des matériaux de chantier, mais pour combien de temps encore ? Aujourd'hui, « *on ne fait plus le pousse* », « *on fait la moto* ». La propagation du deux-roues à moteur est entrain de condamner à la disparition le deux-roues à pied.

1 La moto: un engin « apte à tout faire »

Etant donné l'impossibilité de connaître avec exactitude le ratio entre le nombre de motos-taxis et de motos personnelles dans les villes de Douala et de Bafoussam, nous devons nous contenter d'une estimation. À Douala nous avons environ 80 % de motos-taxis pour 20 % de motos-personnelles. À Bafoussam nous estimons qu'il y a 90% de motos-taxis pour 10% de motos particulières. Cette estimation s'appuie sur l'ancienneté de la pratique et le pouvoir d'achat plus élevé à Douala. Leur apparence a bien changé en 25 ans, les professionnels du transport à moto ont progressivement amélioré leur parc roulant grâce à l'arrivée de nombreuses marques sur le marché. Pour satisfaire les exigences de la clientèle, qui « veut » une moto ni trop haute, ni trop basse, les conducteurs de motos ont dû s'adapter. Au lendemain des « villes mortes » les seules motos utilisées étaient des Yamaha RD 50 de couleur bleue. Les « congelés ¹⁰¹ » venus d'Europe ont ensuite vulgarisé les Suzuki FR 50 et FR 75. La porosité de la longue frontière entre le Cameroun et le Nigeria a permis l'introduction frauduleuse des motos Suzuki K 50 dites « chiens noirs » à cause de leur couleur. Plus longues et plus rapides, elles ont progressivement obtenu la préférence des usagers pour leur élégance et leur hauteur, qui conférait une bien meilleure posture que les autres motos. Les « chiens noirs » avaient également un autre atout : ils permettaient de transporter des charges sur le réservoir, ce que ne permettaient pas les autres motos : le conducteur devait donc « caler » les sacs de marché à l'aide de ses pieds. Le « chien noir » a connu son heure de gloire jusqu'à l'arrivée des motos chinoises, plus élégantes, mieux équipées et, surtout, plus solides.

Pour promouvoir la robustesse de sa moto, un des concessionnaires diffusait en 2005, sur les chaînes de télévision, des images montrant quatre passagers entraînés de grimper avec aisance une pente accusée. C'est ainsi que la Macat s'est imposée comme la moto de référence auprès des motos-taxis et des particuliers. Cette suprématie lui a permis de se répandre dans tout le pays. Nous ne disposons pas de statistiques sur le nombre de motos Macat en circulation, mais elle est incontestablement l'une des marques les plus utilisées et les plus populaires. Toutefois, son hégémonie est aujourd'hui menacée par des concurrents tout aussi rudes, qui proposent un produit à la hauteur des attentes de la clientèle et à un

¹⁰¹ Congelé désigne les articles venus d'Europe ou d'USA.

prix concurrentiel. Sanili et Kymco¹⁰² sont ainsi progressivement devenues des motos adulées la première par les particuliers qui louent son esthétique inspirée des Harley Davidson, et la seconde par les *bend-skineurs*. En s'équipant d'un matériel à la pointe des évolutions techniques et à la mode, les *motos-taximen* ont modifié leur offre de service. Nous y reviendrons. Cependant, les motos à usage commercial restent majoritairement défectueuses. Elles sont dépourvues de clignotants, de rétroviseurs, de phares, de feux stop. Dans une étude sur les motos à Yaoundé, Youta Happi, (2015) a établi que 80% des motos allouées au transport étaient dépourvues d'accessoires dès l'acquisition de l'engin par le conducteur. Ils espèrent ainsi préserver les parties fragiles, qu'ils remonteront éventuellement lors d'une revente pour lui donner un aspect moins usagé. Dédiée au transport d'un passager à ses origines, la moto est devenue un outil pour le transport de la famille et des charges. La moto a été popularisée par les Chinois ; les Camerounais s'en sont appropriés : elle est aujourd'hui apte à tout à faire et les idées de transformation ne manquent pas aux professionnels du transport, ni aux particuliers.

¹⁰² Ces deux grands concessionnaires COCIMECAM et SANILI ainsi que leurs concurrents NANFANG et KYMKO importent mensuellement entre 15 à 20 containers. En période basse, c'est environ 5 à 10 containers par mois. Un container 40 pieds équivaut à 180 motos et un 20 pieds à 90 motos. Il transite donc mensuellement entre 2700 et 3600 motos au port de Douala. Si on y ajoute celles qui sont introduites par le grand Nord et le Sud-ouest, on avoisine les 5000 motos/mois arrivant au Cameroun.



Figure 11 : Évolutions de l'équipement en moto de 1990 à 2015 © Kalieu 2015

2 Une moto aux visages multiples : les usages de la moto

Aujourd'hui, dans les campagnes et dans les villes, une multitude d'activités économiques ont pu se développer grâce à l'essor et à la démocratisation de l'usage de la motocyclette. Véritable « couteau suisse » pour ses diverses applications, elle sert à transporter aussi bien des gens que des marchandises. Dans les villages, il est fréquent de voir un paysan entasser trois à quatre cochons sur sa moto pour les vendre au marché. Dans les zones urbaines, il est difficile d'ignorer les perpétuels appels « *motorbike ! motorbike !* » lancés aux passants par les conducteurs de *xe ôm*, ou taxi-moto, qui attendent le client au coin des rues (DORMEIER FREIRE, 2006). On peut dégager deux grandes familles d'usages : monofonctionnelle et multifonctionnelle. Ce qui rejoint les observations faites au Viêt Nam, autres pays d'élection de la moto.

2.1 Les usages monofonctionnels de la motocyclette

La moto utilitaire : elle représente un investissement ou un placement et sert d'outil de travail aux ménages modestes pour améliorer leurs revenus. Nguyen Xuan Dao et Nguyen Huu Duc (2006) soulignent l'importance de la moto comme instrument économique dans les campagnes et pour les ménages à faible revenu. C'est sa valeur utilitaire qui est mise en avant et qui en justifie la possession.

La moto commerciale : pour les citadins et les ruraux, c'est le moyen le plus rapide pour se faufiler et se déplacer en toute saison. Pour son propriétaire, c'est un investissement à rentabiliser et une activité lucrative permettant de subvenir à ses besoins. Pour l'administration, il fait partie de l'offre de transport public (parce que sa prestation s'adresse à tout le monde) et collectif (car il transporte de nombreuses personnes successivement).

La moto personnelle (privée, particulière) : pour les classes sociales moyennes, la moto ne constitue ni un outil économique, ni un placement : c'est un moyen de locomotion. Elle sert exclusivement au transport de son propriétaire et de ses proches.

2.2 Les usages multifonctionnels

La moto perso-utilitaire : il s'agit de la combinaison de deux usages de la moto par son propriétaire. Cette pratique est très répandue dans l'arrière-pays Bamiléké et dans les zones fortement agricoles, comme le Moungo, et les franges urbaines de Douala. Dans ce cas, la

moto est associée à l'acheminement des marchandises ou des récoltes vers les points de distribution ou vers le domicile. Le propriétaire de la moto est un commerçant ou un agriculteur temporaire, il exerce dans un autre secteur à temps plein. La moto a donc un double usage : locomotion privée et transport de vivres.



Photo 19 : Une moto personnelle et une moto perso-utilitaire © Kalieu 2015 et flickr.com

La moto commerciale-utilitaire : à la différence de la moto perso-utilitaire, le propriétaire de cette moto exerce comme *moto-taximan* à mi-temps ; l'agriculture est alors une activité parallèle : quand vient les saisons des récoltes, il se sert de sa moto pour acheminer sa production. Comme nous l'a confié ce conducteur rencontré à Bafoussam : « *En ce moment, il y a pas grand-chose à faire aux champs, je viens alors en ville faire la moto-taxi avec ma moto. Pendant les récoltes c'est avec ma moto que je porte mes sacs (sous-entendu récolte)* » (Bafoussam, Mars 2015).

3 Équipement et accoutrement du *moto-taximan*

Les chauffeurs de motos particulières ne se distinguent pas des motos-taxis dans la circulation, car ces derniers ne portent aucun uniforme. Pour les reconnaître, il suffit d'observer leur comportement, toujours à l'affût d'un client avec leur éternel « *on va où là meilleur* ». À Douala, la communauté urbaine a tenté à plusieurs reprises de les identifier, mais ces opérations furent des échecs. Le port du casque, même s'il s'avère très utile pour exercer ce métier, n'est pas encore répandu. Les températures élevées de la ville de Douala (entre 28 et 33° en journée) sont l'une des raisons qui explique sa faible utilisation. À Bafoussam, le port du casque n'est pas davantage à l'ordre du jour, car cela représente un investissement que les *motos-taximen* ne sont pas prêts à assumer. On fait alors confiance à

la providence en cas d'accident. Le groupement des associations et syndicats de moto-taxi du Cameroun (GRASMOTA), pour combler ce vide a élaboré le profil type du *bend-skineur*.



Photo 20 : Affiche de promotion de l'équipement type du *moto-taximan* © Kalieu 2015

Pour les acteurs du secteur, « faire la moto » est un échec et la preuve qu'on occupe une piètre place dans l'échelle sociale. Il est donc pénible de s'afficher et de se montrer ouvertement. De plus, se conformer à la réglementation est une façon « *de laisser le gouvernement nous commander* ». Les *motos-taximen* rejettent en bloc toute initiative publique sans aucune autre forme de procès. D'ailleurs, même le projet de chasuble initié par la communauté urbaine de Douala fut un échec. Aucun signe extérieur apparent ne permet donc de déterminer ou de reconnaître les « bons¹⁰³ » *motos-taximen*. Des usagers ont cependant élaboré une grille d'évaluation comme aide à la décision quand vient le moment de choisir une moto pour effectuer une course. Ce guide se résume en trois points :

- Il doit être propre et présentable
- Il doit porter des chaussures fermées¹⁰⁴ (pas de babouches¹⁰⁵)
- Il doit avoir une moto en bon état (ne pas présenter des signes apparent d'usure)

¹⁰³ Bon désigne un chauffeur de moto-taxi qui roule prudemment, ce terme permet de différencier les motos privées des motos-taxis.

¹⁰⁴ Chaussure à lacet des tennis par exemple.

¹⁰⁵ Babouche est l'appellation locale des tongues.

Le respect de ces critères est un indicateur précieux pour les clients ; il dénoterait le sérieux du conducteur, qui prendrait son métier à cœur et tiendrait à lui donner une image positive. Puisque la moto est son gagne-pain, il doit accorder un soin particulier à sa présentation et à celle de son matériel. Une apparence soignée attire les clients. À Bafoussam, Albert nous confiait ceci : « *Quand tu es propre, tu attires les clients : ils savent que tu es un responsable et que tu conduis bien et doucement* ». Les vieilles motos usées présentant des marques d'usure ou de choc sont évitées par les usagers, qui les estiment susceptibles d'occasionner plus d'accident. C'est peut-être pour dissimuler les traces d'usure que le métier du « papier » que nous présenterons plus tard est né.

L'apparence vestimentaire est si fortement considérée que certains usagers, comme Marie, évitent les *motos-taximen* débraillés : « *Moi, quand je dois prendre une moto, je ne monte jamais sur la moto d'une personne qui porte les babouches, parce qu'il file trop* ». En guise de conseil durant nos investigations, une amie nous déclarait : « *Comme tu aimes prendre les motos pour faire tes courses là, pardon, ne monte pas sur les motos des gars en babouche, ils renversent trop les gens* ». À travers l'apparence physique du conducteur, les usagers ont appris à déduire le type de conduite qui les attend. Cette classification par des critères subjectifs aboutit à deux catégories de *motos-taximen* : ceux qui sont **bien équipés** (propres, présentables et chaussés) et ceux qui sont **sous-équipés** (chaussés de babouches et vêtus sans soin). Dans les deux cas, l'équipement minimal de sécurité, comme le port du casque, n'est pas exigé ou tout au moins n'est pas pris en compte dans le choix de la moto par le client, seul compte l'habillement. Dans chaque ville, les *motos-taximen* présentent des caractéristiques différentes selon ces critères. À Douala depuis 2014, la vulgarisation des chasubles par les camps motos permet désormais d'identifier rapidement un *moto-taximan* ainsi que le camp auquel il appartient ou n'appartient pas (moto neutre).

En fonction de son niveau d'organisation, chaque groupe de motos définit une couleur distinctive et attribue à chaque membre un numéro d'identification. Les motos-taxis « neutres » - qui n'adhèrent à aucun groupe - portent une chasuble de leur choix ou n'en porte pas du tout. Les *motos-taximen* de Douala et de Bafoussam s'équipent aussi en fonction des conditions météorologiques. À Douala, la priorité est la protection de la peau contre les rayons solaires : « *Il fait chaud à Douala, si tu ne veux pas trop noircir, il faut*

porter une longue manche et un blouson pour protéger ta peau et ne pas attraper froid » (Alexandre, Mai, 2015). À Bafoussam c'est la protection contre le froid qui guide le choix : *« si tu ne portes pas le blouson pour attaquer, le froid peut te tuer sur la moto, ici à Bafoussam »*. Pour l'usager, l'équipement permet de déterminer le style de conduite ; pour le *moto-taximan*, il répond avant tout à une logique climatique et météorologique.



Photo 22: Un *moto-taximan* « neutre » et un *moto-taximan* arborant une chasuble dans la circulation à Douala
© Kalieu, 2015



Photo 21 : Un *moto-taximan* sous équipé et un collègue bien équipé à Bafoussam © Kalieu 2015

SECTION II. Une catégorisation des conducteurs par l'ancienneté

Les usagers ont coutume de classer les *motos-taximen* en deux catégories distinctes : les jeunes et les responsables. Les premiers sont réputés pour leur usage excessif de l'accélérateur - ils « *filent trop* » - alors que les seconds sont appréciés pour leur conduite raisonnée : ils « *conduisent doucement* ». En prenant pour critère l'ancienneté, nous avons identifié trois profils distincts de transporteurs par moto.

1 Les *motos-taximen* de 1^{ère} génération

Les *motos-taximen* de 1^{ère} génération (50 ans et plus) : ils sont mariés et pères de nombreux enfants. Ils « font la moto » parce qu'ils ont perdu leur emploi lors de la crise de 1990. Ils exercent depuis au moins 20 ans. Ce sont des anciens fonctionnaires ou employés du privé. Ils ont commencé aux premières heures de l'activité. Ils sont souvent instruits et s'expriment poliment. Ils sont réceptifs aux enquêtes et aux questions sur leur métier, qu'ils assument car il leur a permis de vivre correctement et de financer l'éducation de leurs enfants. C'est le cas Leunchi rencontré à Bafoussam en Mars 2015 qui affirme avec un brin de fierté que « *la moto lui a permis de payer l'école de ses huit enfants jusqu'à l'université* ». Ils n'appartiennent à aucun groupe, mais adhèrent souvent à un syndicat. Ils sont tous propriétaires de leur moto et possèdent un permis de conduire.

2 Les *motos-taximen* de 2^e génération

Les *motos-taximen* de 2^e génération (35 à 50 ans) : ceux-ci ont volontairement abandonné leur activité d'origine à cause de la crise, qui a entraîné un ralentissement de leur secteur et, par ricochet, une diminution du revenu familial, voire à une paupérisation. Ils « font la moto » depuis 15 ans en moyenne. Ils ont commencé l'activité entre 1998 et 2002. Dans cette catégorie, les ex *taximen* et artisans du BTP en attente d'un chantier sont largement représentés. La moto est devenue un second métier. En plus de la rareté des contrats qui les a décidés à « faire la moto », certains avouent que les retards de paiement, les impayés et leur incapacité à rentrer dans leur droit après l'exécution de prestations sont à l'origine de leur décision. En faisant la moto, ils ont une paye immédiate. À ce sujet, Yves, électricien en bâtiment et *moto-taximan* rencontré en Février 2015 à Bafoussam, déclare : « *J'ai abandonné mon ancien travail d'électricien en bâtiment parce que j'étais fatigué de marcher*

derrière les gens pour récupérer mon argent, je travaillais pour qu'on me paye c'était les problèmes, depuis que je fais la moto je n'ai plus ce genre de problème, tu travailles et tu vois ton argent ». De nombreux chauffeurs de taxis ont également abandonné leur métier à cause de la concurrence des motos et de leur incapacité à renouveler leur patrimoine roulant réduit en épave par l'état de la route. Ces propos d'un *moto-taximan* de Douala en juin 2015 nous le confirment : « *Est ce que le taxi paye même encore ? Tous mes collègues ont abandonné les bêtises, pour devenir moto-taximan, si tu n'es pas le propriétaire de ta voiture, mon frère, tu ne peux pas t'en sortir, si tu dois travailler pour verser la recette au patron tu perds ton temps, mieux tu fais toi la moto* ». Cette catégorie, comme la première, est toujours en règle. Ils regrettent le manque d'intérêt des municipalités et le mépris qui s'exprime trop souvent à l'encontre de ce qui est devenu « leur métier ». D'ailleurs, l'un d'eux nous l'a clairement fait savoir à Douala par ces mots : « *Mon ami, je ne peux pas répondre à tes questions parce que tout le monde nous a abandonnés on nous traite comme des ratés...* ». Pour cette catégorie de conducteur, l'État a les moyens de « maîtriser les gars ». À Douala, ils sont plusieurs à en être persuadés, comme Kamga qui « fait la moto » depuis 13 ans : « *Quand le BIR¹⁰⁶ est là, est-ce-que tu vois un moto-taximan tenter sa mère là¹⁰⁷, comme ils font avec la police ? Les motos-taximen, c'est même les qui ? C'est l'État qui laisse, si on se décide sur eux ils vont faire quoi ? Ils ont fait le bruit quand on a interdit Bonanjo, aujourd'hui est ce qu'ils partent encore là-bas ?* ».

3 Les motos-taximen de 3^e génération

Le *moto-taximan* de 3^e génération (moins de 35 ans)¹⁰⁸: il s'agit de jeunes hommes désœuvrés, beaucoup sont peu instruits, mais d'autres ont un bon niveau scolaire. Ils « font la moto » depuis cinq ans au moins. Ils ont appris auprès de leurs amis. La moto est considérée comme un plaisir plus qu'un véritable métier. Ils le font par imitation et par

¹⁰⁶ BIR : bataillon d'intervention rapide. C'est l'unité d'élite de l'armée camerounaise connue pour être rigoureuse et impitoyable. Ils combattent d'ailleurs Boko-Haram en première ligne dans le Nord du pays. C'est dire leur force de frappe et leur puissance. Toutes leurs descentes en milieu urbain se font toujours ressentir, contrairement à celle de la police qui est « méprisée ».

¹⁰⁷ Répliquer ou riposter en argot camerounais

¹⁰⁸ Pour les usagers, cette catégorie est connue sous le nom « des enfants », car dans le langage courant et l'expression familiale « un enfant » désigne une personne immature qui n'a pas de réel engagement. Il peut donc permettre de prendre certains risques et poser des actes répréhensibles que les parents ou les proches assumeront à sa place. Même à 30 ans, suivant sa conduite, on peut être « un enfant » aux yeux de la société camerounaise et des usagers de la moto. On les appelle aussi les « Yôrobô ».

nécessité. Cette catégorie est très fluctuante en termes d'effectifs. Elle regroupe les élèves, les étudiants, les jeunes diplômés en phase de transition et les chercheurs d'emploi. Pour eux, la moto est une activité provisoire, qui peut certes durer de longues années, car le provisoire définitif ou le définitivement provisoire est une pratique bien ancrée. Dans cette catégorie, on retrouve aussi tous les immigrés ruraux. Plusieurs *motos-taximen* de cette génération ont exercé un emploi ou suivi un apprentissage ou une formation n'ayant pas donné satisfaction ; ils ont donc décidé de « faire la moto ». C'est le cas de Tayou : *« J'ai appris la soudure dans un atelier, quand j'ai fini ma formation, le patron ne voulait pas bien me payer. J'ai voulu me mettre à mon compte, mais je n'avais pas encore l'argent pour acheter le poste de soudure et le matériel. J'ai alors commencé à faire la moto comme un jeu et depuis je suis moi devenu moto-taximan, mon ami, l'affaire si quand tu commences tu ne laisses plus »*. Certains, sans crainte, nous ont avoué leur passé peu glorieux. C'est le cas de Yamdjeu qui a ouvertement déclaré : *« Avant la moto, j'arrachai les sacs de femmes au marché »* (Douala, Mai 2015).

Ces jeunes de la 3^e génération appartiennent et revendiquent leur adhésion à un groupe. Ils sont hostiles envers les syndicats. Ils se considèrent comme des exclus ou des « ratés » dont le système ne veut pas. La moto est un exutoire pour toute leur rage et leur souffrance. Ils ne possèdent pas les papiers de leur moto et travaillent généralement pour un propriétaire dans l'espoir de le devenir à leur tour. Les motos-taxis de 3^e génération sont les plus visibles, car les plus nombreux. La raison se trouve du côté de la pyramide des âges du Cameroun, dont 55% de la population à moins de 28 ans. Ce sont les premières victimes des accidents de la route. Il faut cependant nuancer. Ceux qui sont en phase de transition ou qui exercent de manière ponctuelle, sont beaucoup plus prudents que leurs collègues pour qui la moto est l'activité principale. D'ailleurs, un *moto-taximan* nous déclarait à Douala en février 2015 : *« quand tu poses déjà tes fesses sur la moto tu deviens bête, tu commences à faire comme tout le monde sans même savoir pourquoi »*.

Les craintes de la population vis-à-vis de ces jeunes sont justifiées, il faut juste éviter de tomber dans des généralités trompeuses. Pour les seniors, les jeunes « dérangent beaucoup » : *« Ils courent seulement derrière les 100-100 francs »*, comme nous le déclarait un *moto-taximan* à Bafoussam. De plus ils sont insolents envers les aînés. Takam 20 ans de

métier nous déclarait : « *si tu leur parles même pour leur donner des conseils, ils peuvent même te gifler* » (entretien de Mars 2015 à Bafoussam). La 3^e génération est décidément « maitresse de la route » par son nombre et son organisation tentaculaire.

4 Les niveaux d’instruction différenciée

Pour tous les auteurs qui se sont penchés sur la question, le niveau d’instruction des opérateurs à moto est élémentaire. Au cours de nos investigations, nous avons découvert que cela devait être nuancé. En fonction des générations de *motos-taximen* considérées, le niveau d’instruction varie énormément. Pour la première génération le niveau minimal d’instruction est le 1^{er} cycle de l’enseignement secondaire. Cette prédominance se justifie par la forte demande en main d’œuvre des usines et entreprises camerounaises, qui absorbaient tous les diplômés de l’enseignement secondaire pendant la période postindépendance. Le minimum requis pour aspirer à un emploi salarié dans l’administration naissante après les indépendances était le certificat d’étude primaire et élémentaire (CEPE) et le brevet des collèges (BEPC). Les motos-taxis de cette génération ne possèdent pas de diplômes universitaires.

Pour la deuxième génération, le niveau d’instruction minimal oscille entre le 1^{er} et le 2^e cycle de l’enseignement secondaire. Ils sont majoritairement diplômés de l’enseignement technique (maçonnerie, menuiserie, électricité, soudure, mécanique). Ils sont nombreux à avoir obtenu un CAP ou un BEPC, certains ont réussi avec brio leur examen de Probatoire¹⁰⁹, mais faute de moyens ou à cause des médiocres opportunités salariales qui se présentaient, ils ont laissé l’école. Parmi eux, certains ont passé leur Baccalauréat et ont fait des études supérieures ; ils avouent avoir rapidement abandonné (en deuxième année généralement) pour se « battre », faute de moyen ou pour subvenir aux besoins des cadets. C’est le cas de Martin qui, après ses brèves études universitaires en biochimie, a travaillé pour de nombreuses sociétés. Allant de licenciement en licenciement, il a fini par se décider à « faire la moto » pour avoir un revenu stable.

¹⁰⁹ Le probatoire est un diplôme national qui permet l’accès en terminale

La troisième génération de *moto-taximen* est dominée par des jeunes peu instruits ; les diplômés de l'enseignement secondaire ou supérieur n'y sont que faiblement représentés. Parmi eux, certains ont passé le Baccalauréat ou le Probatoire mais, à cause des contraintes familiales, personnelles (décès d'un ou des parents, divorces, vie maritale), ils ont dû se débrouiller. C'est le cas de Mohamed : « *Après mon Bac D, je ne pouvais plus continuer l'école, parce que ma mère souffrait déjà trop pour m'envoyer à l'école, en plus je n'étais pas le seul enfant ; il fallait aussi qu'elle aide mes autres frères, c'est pour cela que j'ai commencé à faire la moto depuis que j'ai 16 ans pour soutenir ma mère* » (Douala, Avril 2015). Tous ces jeunes ont un seul facteur en commun : l'âge. L'âge, qui est de 24 ans en moyenne à Bafoussam comme à Douala. À ce propos, un enseignant de l'université de Dschang nous déclarait : « *le Cameroun est en train de fabriquer une république de motos-taximen, où à 35 ans toute sa jeunesse sera à la retraite à cause de ce métier ingrat qui leur aura ruiné la santé*¹¹⁰ ».

¹¹⁰ Retranscription d'un entretien semi-directif réalisé en 2015 avec le professeur Robert Fotsing de l'Université de Dschang interrogé sur sa perception de l'activité moto-taxi au Cameroun.

SECTION III. L'expertise et la desserte comme critères de différenciation

La moto-taxi fournit globalement deux formes de prestations. En périphérie, elle remplit une mission d'intermodalité ; en ville et dans les quartiers, elle est surtout utilisée pour les courses de proximité. Il n'en demeure pas moins que l'accès au métier de *moto-taximan* nécessite un minimum d'apprentissage qui se fait le plus souvent au quartier. Le cycle de formation et ses étapes doivent être validés. Il n'est pas question de faire la moto « *pour aller mourir en route*¹¹¹ ». En effet, de l'expertise de l'apprenant dépendra son rendement mais aussi son espérance de vie. Dans le monde du *bend-skin*, un débutant n'osera pas s'aventurer loin de « son secteur ». De l'entretien auprès de 53 *motos-taximen*, nous avons repéré les phases de formations qui suivent.

1 L'apprenti-chauffeur

L'apprenti-chauffeur (1 à 6 semaines) est une personne en cours d'apprentissage. Celui-ci se fait dans la cour d'une école ou au quartier, sur un terrain vague. En fonction de sa capacité à vaincre la peur et à garder son sang-froid, l'apprenant apprivoise la conduite en quelques heures de formation. L'apprentissage de l'équilibre s'étant fait dès le plus jeune âge sur un vélo, il reste au candidat à se familiariser avec le frein et l'embrayage. Dès que cette combinaison est acquise, « *il peut déjà se battre avec une moto* ». Même s'il a reçu l'accord de son formateur généralement un *moto-taximan* expérimenté, l'apprenant reste conscient que sa formation est rudimentaire et qu'il doit acquérir de l'expérience avant de se « *lancer en ville* ». Pendant sa phase de « perfectionnement », le jeune *moto-taximan* limite sa zone d'action et d'activité à la desserte du quartier. Il se contente de « *faire la ligne* » entre *la route et le quartier* ; ses premiers clients sont souvent des voisins ou des membres de l'entourage. Faire la moto-taxi de ligne est la première épreuve à réussir et une étape inévitable. Ce choix peu rentable est capital pour la suite ; il permet en effet d'asseoir les bases de la conduite.

¹¹¹ La route désigne la voie bitumée pour marquer la différence avec la voie de desserte de quartier.

2 Le débutant

Le débutant (6 à 10 semaines) a une certaine maîtrise de la moto. Il peut se lancer à la conquête du quartier et de ses environs. Il circule généralement le dimanche profitant ainsi de l'apaisement du trafic. Sa zone d'action est plus grande ; il ne se contente plus de « faire la ligne ». Il commence progressivement à desservir les quartiers contigus et les principaux carrefours environnants, en prenant garde toutefois de ne pas trop s'aventurer sur l'axe routier. Il ne possède pas encore le flegme nécessaire pour affronter et gérer les aléas de la route. C'est malheureusement durant cette phase que les accidents mortels sont fréquents, découlant de l'incapacité du jeune chauffeur à gérer les imprévues qui sont légions dans les rues grouillantes d'Afrique, encombrées par les échoppes, les vendeurs ambulants, et les enfants dont c'est le terrain de jeu. En milieu rural, le danger principal vient des animaux qui peuvent divaguer tranquillement sur les routes (SAHABANA, 2003).

Durant cette phase d'immersion en milieu « agité », le jeune *moto-taximan* use imprudemment de l'accélérateur, comme pour se prouver qu'il « connaît déjà la moto ». Son entourage joue un rôle crucial à ce stade de la formation. Ses collègues sont souvent les premiers à le pousser au dépassement de soi. Pour ne pas passer pour un « *trembleur* » devant eux ou pour impressionner ses amis, il surévalue ses compétences et prend des risques parfois au péril de sa vie.



Photo 23 : Une route de quartier à Douala © flickr.com

3 Le chauffeur « explorateur »

Le chauffeur « explorateur » : s'il n'a pas eu de grave accident pendant les deux étapes précédentes, la formation du *moto-taximan* peut être considérée comme achevée. Il peut se lancer à la découverte de certains quartiers de la ville. Cette étape conditionne son avenir dans le métier. Pendant cette phase, le transporteur par moto choisit librement, selon ses aspirations, soit de se cantonner dans la desserte de son secteur (zone d'habitation et ses environs), soit de sillonner toute la ville. Il pourra alors accéder au statut de moto « tour de ville ». Pour ce faire il devra parfois acheminer un passager vers une destination inconnue et accepter de se faire guider par ce dernier jusqu'à sa destination. À ce stade, le conducteur de moto-taxi peine à estimer les distances et les temps de parcours. Il peut donc exercer à perte et se perdre de temps à autre. C'est le prix à payer pour élargir son champ d'action. Cette phase est éprouvante pour le chauffeur. Le risque de rentrer bredouille est sans cesse présent. C'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles de nombreux *motos-taximen* choisissent de limiter leur exercice à des aires connues ou aux axes les plus fréquentés. Certains choisissent de travailler exclusivement en centre-ville. Au coucher du soleil, ils rentrent au quartier en transportant un dernier passager qui partage son itinéraire de retour. La phase de découverte est une phase de choix aux conséquences considérables. Elle conditionne la connaissance de la ville et la rentabilité future de l'activité.

4 Le chauffeur « rodeur » et confirmé

Le chauffeur « rodeur » : il connaît la localisation de tous les quartiers de la ville et les distances à parcourir pour les atteindre. Il sait évaluer avec justesse le prix de la course. Il connaît également les principales adresses de la ville, ainsi que la situation de tous les services publics : hôpitaux, collèges, directions générale etc. Il lui manque toutefois une chose pour véritablement devenir chauffeur « tour de ville » : accepter de se déplacer au gré de la clientèle sans nécessairement chercher à revenir à la base (lieu de résidence ou de stationnement habituel). Cette phase concerne les chauffeurs qui ne sont pas rattachés à un camp donné. Dans cette catégorie, on trouve la majorité des jeunes urbains qui ont grandi en ville. Ils profitent de leur bonne connaissance de la ville pour offrir leur service, loin de leur résidence, ce qui leur évite d'être reconnus : en effet, ils ont honte et n'assument pas leur choix. Les jeunes ruraux ne peuvent rivaliser avec eux qu'après de longues années de

pratique. Cette étape intermédiaire présente un avantage essentiel : une recette journalière supérieure à la moyenne.

Le chauffeur « confirmé » : Il dessert toute la ville sans difficulté. À ce stade, certains décident de passer leur permis de conduire. Malgré leur parfaite connaissance de la ville, les chauffeurs confirmés délimitent volontairement une zone d'action. Ils affirment que « faire le tour de ville » rapporte beaucoup plus, mais que l'épuisement consécutif les a convaincus de se fixer sur une ligne ou un secteur. Ils avouent volontiers accepter une course hors de leur zone d'exercice habituelle, si le client « paye bien » et si leur forme du jour le leur permet. De nombreux chauffeurs confirmés nous ont avoué avoir compris, après quelques années, qu'ils n'avaient plus besoin de parcourir toute la ville « pour être à l'aise ». Ce sont les jeunes en cours d'exploration qui « sont chauds ¹¹² » pour tourner dans la ville. Les chauffeurs confirmés incarnent la raison et exprime la confiance ; ils savent ce qu'ils veulent : continuer la moto tout en préservant une qualité de vie acceptable. Le rapport gain/épuisement gouverne leur pratique. Le chauffeur confirmé assume son statut et fait ce qu'il veut.

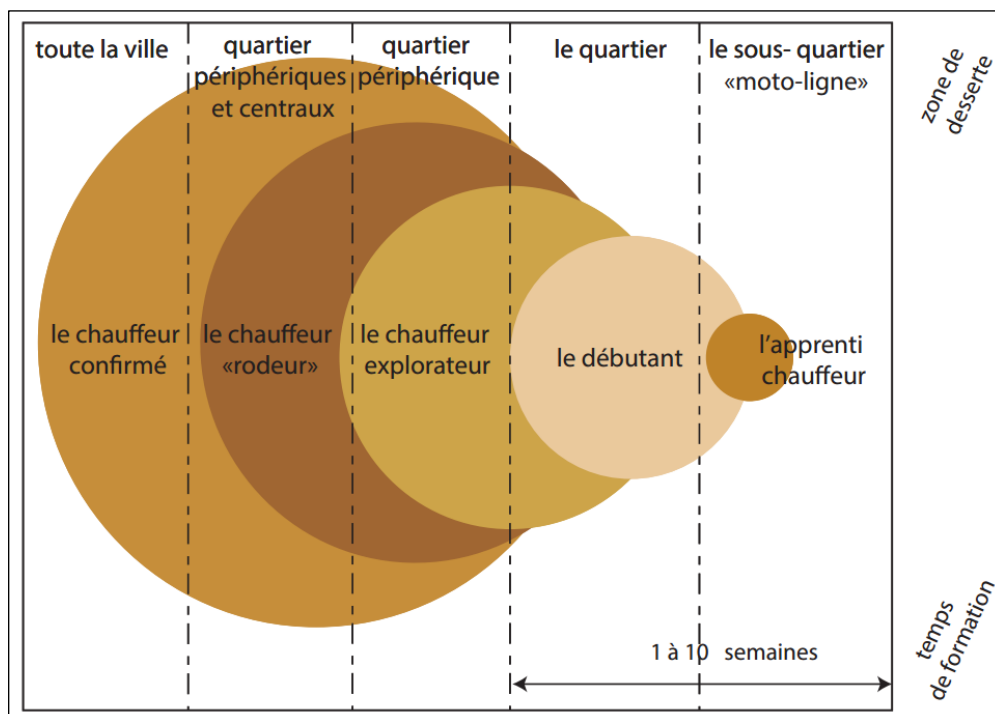


Figure 12 : Évolution de la desserte en fonction de l'expertise © Kalieu 2015

¹¹² Motivés en *camfranglais*

SECTION IV. Nature et typologie des contrats

1 Une classification des conducteurs

L'activité moto s'organise autour de trois catégories de conducteurs.

- Les conducteurs permanents ou professionnels (qui en font leur activité principale).
- Les conducteurs temporaires (qui font la moto si leur activité principale est ralentie).
- Les conducteurs occasionnels (les étudiants, chercheurs d'emploi, ouvriers...).

Le groupe de conducteurs permanents se subdivise en deux sous-groupes : les conducteurs locataires et les conducteurs propriétaires. Les formules contractuelles entre le propriétaire et le conducteur sont simples. Il peut s'agir de la location-vente (*work-and-pay*) ou du *self payment* (paiement au rendement).

1.1 Le *self payment*

Le *self payment* est un système dans lequel le conducteur prend une moto en location journalière chez un particulier ou un propriétaire, et en règle le montant à la fin de la journée. Le supplément est considéré comme son salaire. À cause de nombreux abus cette forme tend à disparaître. En effet, de nombreux *moto-taximen*, prétextant des pannes à répétition, ne versaient pas les frais de location ; de même les propriétaires de motos pouvaient changer sans préavis de chauffeurs. Dans le *self payment*, le *moto-taximan* ne fait pas de versement le dimanche.

1.2 Le *work and pay*

Le *work-and-pay* (ou condition vente, location-vente ou travailler-payer) est une pratique très répandue. C'est une variante du leasing, une location avec option d'achat donc. C'est un contrat dans lequel la moto est mise à l'entière disposition d'un *moto-taximan* en contrepartie de versements hebdomadaires au propriétaire de l'engin. Au terme du dernier versement, la moto lui appartient définitivement (KAFFO, KAMDEM, & TATSABONG, 2015).

Tableau 4 : Synthèse de la nature du conducteur

Nature du conducteur	Forme d'activité	Motif de l'activité	appartenance de la moto	Personnes concernées
conducteur locataire	principale	devenir propriétaire	Non	<i>motos-taximen</i>
conducteur propriétaire	principale	source de revenu exclusive	Oui	<i>motos-taximen</i>
conducteur occasionnels	secondaire	obtenir un revenu de subsistance	Oui /non	étudiants, chercheur d'emploi...
conducteurs temporaires	secondaire	obtenir un revenu complémentaire	Oui	ouvriers, employé à faible revenu

Tableau 5 : Synthèse des contrats d'exploitation

nature du contrat	clause	droit du propriétaire	devoir de l'exploitant
<i>work and pay</i>	versement des traites hebdomadaires	mise à disposition de la moto	respecter les montants et les délais de versement convenus
concession avec l'importateur	versement des traites quotidiennes	mise à disposition de la moto	verser quotidiennement les traites
le <i>self payment</i>	obligation de ramener la moto en fin de service	mise à disposition quotidienne	verser les frais de location et ramener la moto

Les conducteurs temporaires sont des salariés et des ouvriers à faibles ressources, qui pratiquent la moto pour obtenir un revenu supplémentaire pour la tontine et les imprévus. Il n'existe pas de statistiques sur leur présence parmi les *motos-taximen* professionnels. De nombreuses enquêtes ont cependant établi leur contribution à la mobilité des citadins. Ils exercent généralement le week-end et en semaine sur le trajet qui mène à leur travail. Dans cette catégorie, on compte aussi les étudiants, même si leur présence est plus constante que celle des ouvriers en raison de la flexibilité qu'offre leur emploi du temps. À Bafoussam, les *motos-taximen* /agriculteurs font la moto en période morte. Leur présence est faible et ponctuelle, car elle dépend du calendrier agricole.

Toutefois, la pratique de la moto occasionnelle touche aussi les adolescents de moins de 18 ans pendant les vacances scolaires et le week-end. La seule présence d'une moto dans la maison constitue bien souvent une tentation pour ces adolescents, qui ne peineront pas à trouver un formateur. Ils participent ainsi aux charges familiales en cas d'indisponibilité du chef de famille ou du grand-frère. À Bafoussam, la sortie des classes nous a donné l'occasion de constater une micro activité de moto-taxi à la fin des cours. La pratique temporaire de la moto touche toutes les personnes qui ont un accès temporaire ou régulier à un engin. D'ailleurs, le terme « lanceur » désigne justement dans le jargon des *bend-skineurs* le deuxième conducteur ou le conducteur sans contrat¹¹³. Cela confirme l'effectivité de ce phénomène imperceptible.

Dans les différents contrats d'exploitation, seul règne la confiance entre les protagonistes car le propriétaire ne dispose d'aucun moyen de contrôle, d'aucune garantie quant au sérieux de son conducteur¹¹⁴ (DJIPMO, 2008). Il arrive souvent que les propriétaires se fassent dérober leurs motos. Pour éviter ou limiter cette éventualité, ils les confient en exploitation à des proches ou à des personnes dont le sérieux a été confirmé par un tiers qui se porte garant. Des *motos-taximen* se sont également vu retirer leur moto après avoir effectué des versements. Ces formes de contrat ne sont pas régies par la loi. Aucune réglementation n'existe à ce sujet, c'est une négociation de gré à gré. Chacun y va de sa propre expérience, mais il y a un standard qui est connu et respecté sur les prix moyens de location d'une moto (fonction de l'état de la moto, elle varie de 1500 à 2500 FCFA), et sur le montant de la recette journalière (entre 2500 et 3000 FCFA).

¹¹³ Parler de conducteur sans contrat est en réalité un abus de langage. L'expression désigne en fait le chauffeur de moto qui n'a pas de moto régulière à sa disposition ou qui n'est pas engagé avec un propriétaire de motos.

¹¹⁴ En 2008, le syndicat national des propriétaires de motos-taxis revendiquait 15 000 motos. Il avait signé des clauses avec des compagnies assurances telles que : Colinas la citoyenne, SAAR Assurance, SAMIRIS, CHANAS, Alfainsurance.

Tableau 6 : Charges et recettes d'un propriétaire moto qui travaille 26 jours par mois, soit 312 jours par an © Ngothy. A CUD

Situation du propriétaire	Charges annuelles	Charge journalière	Recette journalière	Recette annuelle
Propriétaire patron	Assurance 21 000 FCFA	Carburant 2500 FCFA	2500 FCFA	(2500*312)
	Impôt libératoire 10 000 FCFA			780 000 FCFA
	Total : 31 000 F			Total : 2500 F
Propriétaire conducteur	Assurance 21 000 FCFA	Carburant 2500 FCFA	4000 FCFA	(4000*312)
	Impôt libératoire 10 000 FCFA			1 248 000 FCFA
	Total : 31 000			Total : 2500 F

Tableau 7 : Retour sur investissement fonction de la réglementation

Nature de l'exploitant	Dépense 1 ^{ère} année d'exploitation	Recette journalière	Retour sur investissement
Propriétaire conducteur illégal	350 000 FCFA	4 000 FCFA	87.5 jours
Propriétaire conducteur en règle	417 000 FCFA (350 000 + 67 000 ¹¹⁵)	4 000 FCFA	104.25 jours
Conducteur illégal	350 000	2 500 FCFA	140 jours
Conducteur en règle	417 000 FCFA (350 000 + 67 000)	2 500 FCFA	166.8 jours

¹¹⁵ Les pièces exigées pour l'exercice de la moto à titre onéreux sont les suivantes : une CNI (2000), une police d'assurance (21 000), une carte grise (20 000) et un permis de conduire (21 000) soit 67 000 FCFA.

SECTION V. Les mutations sociétales de la moto

1 Un cadre de vie à l'image de leur activité précaire

Les villes du Sud se caractérisent par leurs contrastes. Elles abritent des quartiers d'affaires aux grands buildings résidentiels ou de bureaux et des zones précaires dépourvues du minimum d'infrastructures et de services (RAVALET, 2007). Il en découle un déséquilibre dans l'attractivité des territoires, ayant des conséquences sociales importantes comme corollaire. Avec des revenus médiocres, les transporteurs par moto sont les principales victimes de cette ségrégation, puisqu'ils résident comme propriétaires ou locataires dans les quartiers les moins bien pourvus de la ville. On les qualifie pudiquement de « populaires » ; le terme populaire conviendrait mieux car la densité du bâti y est grande. Ceux-ci sont situés en périphérie ou autour du centre-ville.

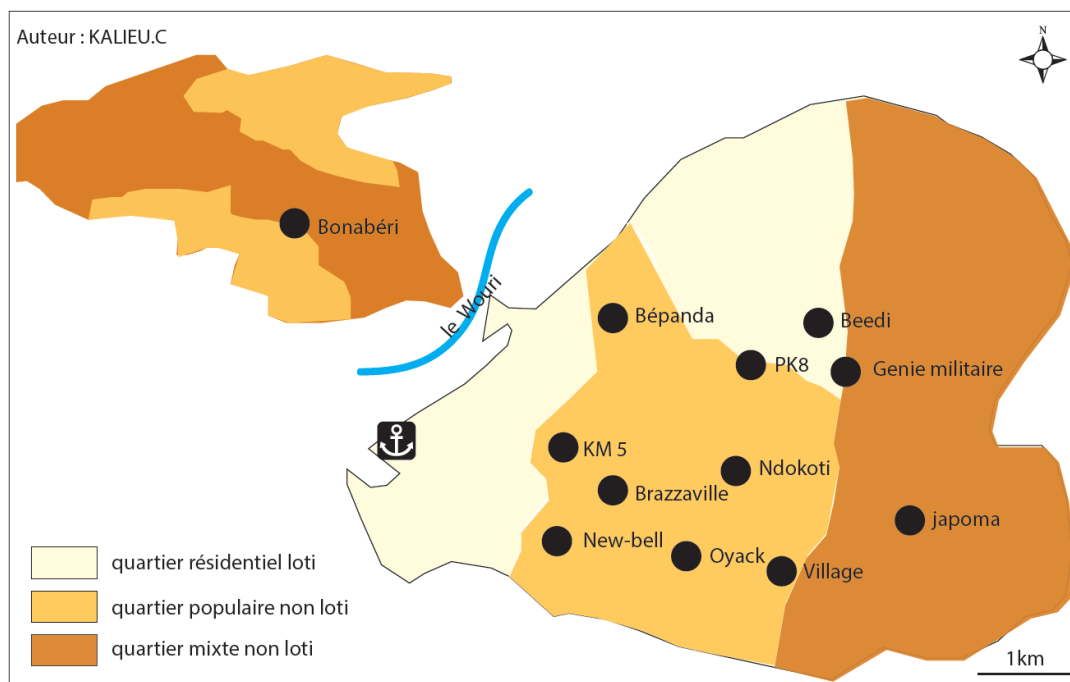
Toutefois, notons-le, parmi les *motos-taximen*, ceux qui étaient salariés avant la crise de 1990 sont généralement propriétaires de leur logement. Après un entretien de groupe auprès de 25 conducteurs de motos-taxis du Camp Yabassi à Douala, il ressort que ceux qui ont réussi à se bâtir un logement l'ont fait dans des quartiers sous-équipés, mal desservis, dépourvus de tout réseau et ne disposant d'aucun confort ; leurs habitations se situent dans des zones *non aedificandi* et ne possèdent que rarement un titre foncier. Ce qu'illustrent ces propos recueillis à Douala en février 2015 : « *Quand les gars (motos-taximen) disent qu'ils ont construit (une maison), moi ça m'amuse, parce que chaque fois c'est la même chose, les gars achètent un terrain dans l'eau (inondable) et ils disent qu'ils ont la maison. C'est quel genre de terrain que tu peux acheter à un million jusqu'à dire que tu as le terrain ? À part le marécage ? Est-ce qu'on peut vendre un terrain à Douala à un million ?*¹¹⁶ »

La situation de leur logement, autour du centre-ville, correspond à la première couronne périphérique qui n'a pas encore bénéficié d'opération de restructuration et de réaménagement. Également installés en deuxième périphérie, que ces quartiers soient d'urbanisation récente ou qu'ils se soient greffés sur des noyaux villageois préexistants, les

¹¹⁶ En effet, la pression foncière est tellement forte à Douala que les prix du terrain ont triplé ces 10 dernières années, donc l'interrogation et la surprise du moto-taximan se justifie. Au vu des prix pratiqués il est inconcevable de prétendre à un terrain à moins de 5 millions, à moins bien entendu d'acheter en zone marécageuse.

motos-taximen logent assez loin des quartiers résidentiels (DIAZ, PLAT, & POCHET, 2002). Pour ceux qui ne disposent pas encore des ressources suffisantes pour être propriétaires, c'est la location dans les mêmes conditions. Ils consacrent mensuellement entre 15 000 et 30 000 FCFA pour le loyer qu'ils peinent à payer. « *Même les 30 000 FCFA là, est-ce qu'on réussit à payer ça facilement ? Chaque fin du mois les gars doivent fuir le bailleur* » (Eric, Douala, Mai 2015).

Les célibataires se contentent d'une chambre ou d'un studio. Pour les autres, en couple avec des enfants, ce sera une maison où règne la promiscuité, la surface consacrée à chaque habitant du logement y étant très limitée. Certains *motos-taximen* vivent chez leurs parents ou chez le frère ou l'oncle qui a souvent favorisé l'installation en ville. Dans ce cas, le *moto-taximan* peut se retrouver dans une résidence située dans un quartier réputé. À Bafoussam, les transporteurs urbains par moto bénéficient d'un logement plus salubre, dans un cadre de vie décent, loin des inondations, des moustiques et des souris caractéristiques des quartiers non-lotés des centres urbains. Au vu du type de logement ou des revenus, les villages apparaissent *a priori* plus pauvres que les périphéries non-lotées, mais cet effet est trompeur. Les revenus monétaires, considérés seuls, sont un mauvais indicateur du niveau de vie. Les villageois sont plus souvent propriétaires de leur logement que la moyenne des ménages urbains, ce qui leur évite le coût d'une location (DIAZ, PLAT, & POCHET, 2002). À Douala, les jeunes sont en location et les « anciens » sont propriétaires de leurs maisons situées en périphérie. Sans aucun doute, les *motos-taximen* partagent leur quotidien entre les difficultés de la route et la promiscuité de leur cadre de vie. Dans ce monde fait de petites souffrances quotidiennes, l'espoir, le découragement, l'esprit de révolte s'installe et se répand chez certains. Aucune étude sérieuse ne l'a démontré, mais il est communément admis que les *motos-taximen* du pays Bamiléké sont les plus nombreux dans les rues de Douala ; cela ne doit pourtant pas faire oublier que les jeunes natifs de Douala pratiquent également la moto. La région de Mbouda serait la région la plus représentée. Même si, à leur arrivée en ville, certains migrants trouvent un hébergement, provisoire ou de plus longue durée, auprès de parents demeurant dans les quartiers centraux, ce sont les zones d'habitat « spontané » qui accueillent la majeure partie des nouveaux arrivants. Ils sont rejoints par des citoyens de plus longue date.



Carte 17 : Principaux quartiers de résidence des *motos-taximen* de Douala © Kalieu 2015

2 Réapprendre l'usage du frein

L'usage abusif du klaxon est ordinaire chez les *motos-taximen*. Mais, le plus grave est leur utilisation négligente « du frein ». Pour eux, freiner est une option. Ils ne le font qu'en dernier ressort. Le piéton paye un lourd tribut à cette inconscience. On ne traverse plus la route à Douala, Kribi, Bafoussam ou Edéa. Désormais on zigzague dans l'espoir d'un ralentissement. Ce comportement s'observe sur tous les axes de la ville. Les voies dégradées sont les plus sûres pour le piéton car elles imposent un ralentissement aux motos-taxis. Cette course folle dont les conducteurs ne nient pas la dangerosité, se justifie par la nature des contrats qui lient les chauffeurs et les propriétaires.

Les conducteurs qui ont un contrat *work and pay* s'engagent à exploiter la moto et à verser au propriétaire une traite pendant 12 mois. C'est en fait un prêt à usure très pénible, qui contraint le conducteur à rouler à longueur de journée pour amortir au plus vite la moto qui deviendra sa propriété à la fin du contrat. Ce système fait peser sur lui une forte contrainte et l'oblige à travailler sans repos pour rassembler la recette quotidienne de 2000 FCFA qu'il versera au propriétaire. Le chauffeur doit faire un versement hebdomadaire qui varie entre 12 000 et 15 000 FCFA, selon les clauses. Il doit en outre, simultanément, gagner des revenus

supplémentaires pour ses besoins quotidiens et pour la réparation de la moto en cas de panne. La dernière catégorie de contrat usurier à forte pression concerne les conducteurs locataires. Comme la moto ne leur appartient pas, ils doivent aller la chercher chaque matin chez le propriétaire et travailler intensément pour espérer faire le versement exigé (2000 FCFA) et avoir les reliquats pour les besoins quotidiens de la famille. Ces deux catégories sont les plus dangereuses ; ces conducteurs s'illustrent par leur comportement agressif. Leurs trajectoires désordonnées rend périlleuse la circulation. Dans les places publiques, les carrefours et dans les rues, ils se livrent à des slaloms entre les véhicules pour arriver plus vite à destination (ASSOGBA G. , 2012).

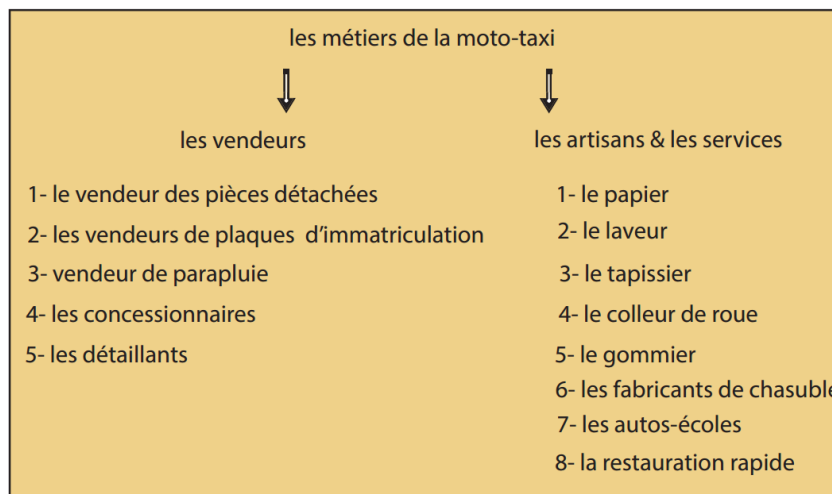


Photo 24 : Coup de frein brusque d'un *moto-taximan* à Bafoussam, cette scène banale traduit la dangerosité de la marche en milieu urbain © Kalieu 2015

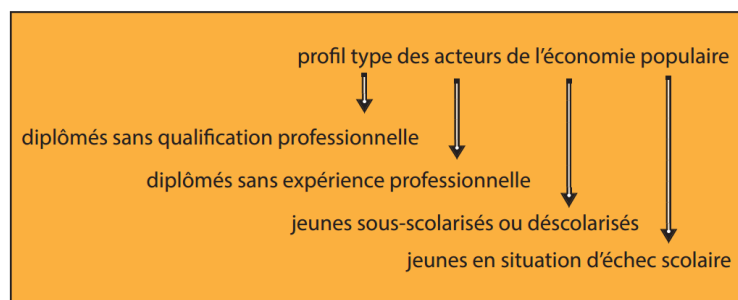
3 Contribution des motos-taxis à l'économie locale et nationale

Cependant, la moto participe de manière substantielle à l'économie du pays et, par ricochet, à l'économie locale. Sa contribution se décline en deux catégories : la participation directe et indirecte. La TVA constitue l'essentiel de la participation indirecte par la consommation des carburants, des lubrifiants, et des pièces détachées. Si la présence des motos est un « casse-tête », c'est aussi une manne pour tous les services qui foisonnent autour d'eux. Les métiers de la réparation, par exemple, subsistent grâce à cette dynamique et, inversement, ils soutiennent le transport collectif artisanal (BREUIL, ALAIRE, & FERRO, 2015). Le secteur du

transport artisanal génère un nombre important d'emplois informels indirects et généralement précaires, que l'on peut classer ainsi (DINYE, 2013) :



Ces opérateurs, qui « vivent » de la moto et de la moto-taxi, sont majoritairement issus de l'économie populaire.



En plus de fournir une occupation à plusieurs milliers de personnes, la moto-taxi « dissimule » un important flux monétaire. On sait qu'ils circulent environ 100 000 motos-taxis à Douala et Bafoussam ; Si on estime à 2 500 FCFA la recette journalière moyenne d'un *moto-taximan*, le flux généré est d'environ 250 000 000 FCFA (1,3 milliard d'€). Une moto-taxi consomme en moyenne 3 litres par jour, à 650 FCFA le litre, sa contribution journalière aux recettes pétrolières est donc de 195 000 000 FCFA (300 000 €). Sa contribution au PNB du pays est donc considérable.



call-box



laveur



conessionnaire



garage



parifoot



restauration

Figure 13 : Les métiers de la moto



le choisible



le parapluie



les motos -écoles



le tapissier



le gommier



le papier

Figure 14 : Les métiers de la moto suite

Les métiers nés avec la moto ont connu une forte croissance ces dernières années. Ils sont tous issus de « l'académie de la rue ». Les besoins des transporteurs à deux roues ont favorisé l'éclosion de nouvelles pratiques. C'est le cas du métier du « papier ». En réalité, il s'agit de protéger la carrosserie de la moto ou de maquiller toutes les traces d'usure ou d'accident apparent. Pour éviter des frais d'une tôlerie, les *motos-taximen* ont eu l'idée à un moment non identifié d'utiliser les papiers autocollants pour camoufler les déformations de leur engin. Il existe ainsi une importante filière du « papier » au camp Yabassi à Douala. L'art du gommier fait suite à celui du papier pour combler les attentes des transporteurs en moto. Le gommier est un artisan qui recycle les pneus de camions usagers. Il les découpe et leur donne la forme voulu. Ils sont ainsi capable de reproduire à l'identique et sur mesure toutes les pièces en plastique existantes sur une moto. Leur prix et la solidité de la « gomme » a fait le succès de ce nouveau métier à Douala. Par ailleurs, les tapissiers qui autrefois offraient leur service aux automobilistes, se sont progressivement orientés vers les motos des particuliers, pour les « habiller » afin de ralentir l'usure du matériel d'origine et le personnaliser.



Photo 25 : Un gommier à l'œuvre, des réalisations à base de pneus recyclés et une moto "plastifiée" © Kalieu 2015

À côté de ces nouvelles pratiques, certains secteurs se maintiennent grâce aux motos-taxis : les mécaniciens moto, qui étaient en voie de disparition, sont désormais sollicités ; les *call-box*, en plus des transferts de crédit offrent désormais une large gamme de service aux *bend-skineurs* (*recharge*, friandise, fruit etc.) ; les laveurs et les colleurs de roue avouent améliorer leur revenu journalier grâce aux motos-taxis. Il faut encore ajouter la restauration rapide dite « tourne-dos » dont une importante filière *low cost* adapté au budget des *motos-taximen* est en cours de développement à Douala et à Bafoussam. Les sérigraphes et les

fabricants de chasubles tirent aussi profit du développement des camps pour augmenter leur chiffre d'affaire. Et les vendeurs de parapluie pour moto, encore faiblement représentés, se positionnent comme la nouvelle attraction pour *motos-taximen* VIP. En effet, une course sur une moto VIP (couverte) est plus onéreuse que sur une moto classique. Les jeux de pari et les vendeurs de drogue douce comme le tramol, profitent également de cette manne. Les banques ne sont pas en reste pour tirer partie de cette masse laborieuse aussi peu fortunée soit-elle. Comme les concessionnaires, elles offrent désormais la possibilité de prendre une moto en *leasing* journalier.



Photo 26 : Affiche promotionnelle d'une banque à l'attention des futurs acheteurs de motos © Kalieu 2015

4 Du paiement de l'impôt libérateur : La moto-taxi, une opportunité pour les municipalités

Même dépourvue de permis de conduire, cette masse de débrouillards est fiscalisée par les autorités municipales. Dans la ville de Dschang, comme partout ailleurs, les autorités municipales estiment que les *bend-skineurs* doivent participer au développement local, parce qu'ils sont les premiers exploitants des axes routiers aménagés par la mairie¹¹⁷. Pour les acteurs municipaux, la moto-taxi, même pratiquée hors de tout cadre réglementaire est perçue comme un métier dont l'exercice doit s'accompagner du paiement de tous les impôts

¹¹⁷ Il leur est demandé par exemple de payer plusieurs factures, dont quelques-unes sont la taxe sur le développement (3 000 FCFA), le recouvrement, comprend aussi le permis de conduire (25 000 FCFA), la vignette (2 000 FCFA) et l'impôt de la mairie (14 050 FCFA).

afférents. Il a pourtant été montré que pour les *bend-skineurs*, la moto-taxi n'était souvent qu'une occupation de fortune pour échapper à l'oisiveté et au chômage (DJOUDA B. , 2015).

Alors que l'incivisme fait de nombreuses victimes, aucune mesure n'est prise à l'échelle des municipalités pour la combattre seul compte le paiement des impôts. Dans un tel climat, l'hostilité des *motos-taximen* à l'encontre de l'autorité municipale est inévitable car ces impôts ne s'accompagnent d'aucune contrepartie de la part des municipalités qui ferment les yeux sur les dérives et se contentent de collecter ce qui est perçu dès lors comme un racket. Cet acharnement de l'autorité à profiter du travail des *motos-taximen* a abouti à la formation de deux catégories : « ceux qui payent » pour ne pas être perturbés, et ceux qui ne « veulent pas payer ». Pour ces derniers il s'agit d'un prélèvement indu : « *En tout cas les gars de l'impôt savent qu'ils ne peuvent pas obliger un moto-taximan à payer* ». Les *motos-taximen* estiment être devenus « *les moins chers*¹¹⁸ » de l'État. Cette hostilité envers les impôts est davantage alimentée par le sentiment d'être vu comme un « gibier ». Les élus se démènent en effet pour attirer le plus de *moto-taximan* possible dans leur commune, puisque ces derniers ne sont pas tenus de payer leur impôt dans une collectivité territoriale précise. Un syndicaliste nous affirmait d'ailleurs que « *les communes ne font rien pour ces gars si ce n'est leur courir après pour qu'ils payent des impôts* ». Et d'ajouter « *Sauf si tu as du temps à perdre, moi je te dis de ne pas aller dans les communes demander ce qu'ils font pour les motos-taxis de la ville. À part te dire qu'il court derrière eux pour l'impôt libérateur, moi je ne vois pas ce qu'ils vont t'apprendre d'autre, ce sont des gens que je connais déjà* » (Douala, Mai 2015). La réglementation exige de chaque commune l'organisation du transport urbain : de cette obligation, elles n'ont souvent retenu que la possibilité de prélever des taxes afférentes. Pour le contribuable malgré le transfert de nombreuses compétences, davantage que par les services rendus, les communes brillent par leur prédation.

Les mesures fortes ou formelles des acteurs institutionnels ne leur ont pas permis de contrôler ou d'encadrer les *bend-skineurs* qui face aux mesures contraignantes de l'État, mettent en œuvre des ripostes gagnantes. Pour déjouer les contraintes administratives, ils

¹¹⁸ Une proie facile en argot camerounais

développent des stratégies de contournement (non-conformité aux mesures administratives, établissement de faux papiers, corruption des agents de la police, des employés municipaux voire des élus et des responsables des services de transport, contestations ouvertes). Les pouvoirs publics reculent face aux méthodes subversives des jeunes *bend-skineurs*, car lorsque qu'ils essayent d'organiser des contrôles systématiques avec saisie des motos non conformes, ces derniers se garent en journée et ne reprennent leur activité que dans la soirée ou dans la nuit. Ils leur arrivent aussi d'organiser des groupes agressifs pour provoquer des bagarres ouvertes avec des agents de police ou les employés municipaux. Les jeunes *bend-skineurs* n'ont pas toujours une réelle vision des enjeux liés aux différentes réglementations définies par les pouvoirs publics. Ils ne les perçoivent pas comme un cadre institutionnel pour leur protection, mais plutôt comme un système inique (DJOUA B. , 2015). La possession de la facture d'achat de la moto est une pièce suffisante à leurs yeux ; le reste représente de la paperasse comme nous le relève les policiers rencontrés « *Quand tu interpelles une moto, en cas d'accident de la circulation, tout ce qu'il te montre comme papier c'est la facture d'achat de sa moto. Pour lui c'est suffisant pour montrer que c'est sa moto, l'assurance et le permis ne lui disent rien, pourtant c'est pour son bien* » (Bafoussam, service du constat des accidents, Mai 2015).



Photo 27 : Agents communaux en faction à Douala © Kalieu 2015

SECTION VI. Appréhender la multiplicité des services à motos

Les courses à moto concernent tant les déplacements professionnels que domestiques. Au départ, les engins stationnaient uniquement aux grands carrefours des quartiers enclavés ou périphériques. Un quart de siècle après son apparition, le « système » s'est diversifié pour répondre aux exigences et aux demandes spécifiques de la clientèle. La distance maximale parcourue pour une course en moto-taxi est de 9 km, celle-ci peut atteindre 80 km. Toutefois 37% des motos parcourent 10 km, et 10% seulement vont au-delà de 30 km (HOWE, 2002).

1 Une offre diversifiée pour un service personnalisé

L'enchaînement de plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet traduit bien souvent les carences fortes de l'offre de transport collectif et implique pour l'utilisateur des surcoûts, monétaires ou temporels, ainsi qu'une pénibilité accrue (DIAZ OLVERA, GUEZERE, PLAT, & POCHET, 2012). Les services à moto se regroupent essentiellement autour de deux aires géographiques : le centre et les zones périurbaines (périphérie proche et lointaine). Les liaisons à moto, quant à elles, sont globalement de trois ordres : les liaisons centre/centre, les liaisons centre/périphérie et les liaisons périphérie/périphérie. Cette géographie cache en réalité une multitude de services à moto.

1.1 Les motos de transit : d'un point fixe vers de nombreuses destinations

Nos observations et nos enquêtes réalisées dans les quartiers centraux et périphériques, en cartographiant les « camps » motos et les zones desservies ; nous ont montré que les motos transit étaient les plus représentées dans l'offre de service des motos-taxis, car elles évitent l'épuisement et permettent de rentabiliser le carburant¹¹⁹. Un *moto-taximan* n'est pas toujours certain de trouver un passager pour le retour quand il choisit de s'éloigner de son camp ou de son secteur. Les motos de transit ont un mode de desserte simple : elles stationnent à proximité d'un point générant un flux important de passagers potentiels (écoles, universités, marchés, administrations, centres commerciaux). Elles assurent alors la desserte des environs soit sur une ligne en effectuant des allers et retours, soit sur plusieurs

¹¹⁹ Sur la centaine des points de stationnements parcourus à Douala et à Bafoussam, les $\frac{3}{4}$ environ des *motos-taximen* desservent prioritairement les environs avec un retour régulier au « camp ».

lignes en rayonnant à partir du point de stationnement choisi. La particularité de ces courses est le retour systématique au point ou dans la zone d'embarquement initial. Cela peut bien entendu varier si le *moto-taximan* trouve un passager qui « paye bien » ; il peut alors effectuer exceptionnellement un trajet hors de sa zone avant de revenir au point de stationnement initial. Le carrefour Ange Raphael à Douala en est un parfait exemple. À Bafoussam, c'est le carrefour Biao qui correspond le mieux à cette description.

1.2 Les motos de ligne : du quartier à la route

La prédominance de la mobilité pédestre traduit le fait que nombre de déplacements se produisent dans le quartier de résidence ou dans les quartiers limitrophes et parfois même dans la proximité immédiate du domicile¹²⁰. Les *motos-taximen* ont identifié ce besoin et perçu la pénibilité de ces déplacements pédestres de proximité. Pour y pallier, ils ont créé à l'entrée de chaque quartier des points d'embarquement vers ce qu'il convient d'appeler « l'*hinterland* local ». Comme pour les motos de transit, les motos de ligne ont un point de chargement fixe. Elles effectuent des allers et retours sur le même axe. C'est d'ailleurs ce qui fait leur particularité : un point d'embarquement fixe pour une destination unique.

Ils partent de leur point de chargement vers les quartiers enclavés pour offrir une desserte aux foyers isolés. À Douala, 10 % des déplacements pédestres durent une demi-heure ou plus. Quand un tel effort est produit le matin comme le soir, l'aller-retour peut s'avérer très pénible. Pour les usagers, les motos-lignes sont donc salutaires. Elles permettent en effet de réduire notablement la distance à parcourir à pied. Parvenu à proximité de son domicile, l'usager stoppe une moto à mi-parcours, voire dans les derniers mètres de son parcours habituel. Les motos de lignes se spécialisent dans la desserte d'une zone en fonction du flux qu'elle génère. Ils peuvent alors stationner à proximité d'un service public ou dans une zone de forte concentration de services. À Bafoussam par exemple, la présence de deux lycées (classique et technique) a permis le développement d'une ligne. À Douala, le carrefour Ange Raphaël génère un trafic important de motos vers « École publique et Ndokoti ».

¹²⁰ Aller à l'école, rendre visite à ses voisins ou à des amis du quartier, aller s'approvisionner en produits alimentaires, nécessitent souvent des déplacements à pied de courte durée. Mais la marche à pied sert également à rejoindre des destinations éloignées, afin se rendre « en ville » pour le travail ou les études, pour des démarches ou des visites.



Photo 28 : Carrefour Ecole publique point stratégique pour les motos-transit et un point d'embarquement vers le quartier à Village © Kalieu 2015 et 2013



Figure 15: Schéma type d'une moto-ligne à Bafoussam © Kalieu 2015

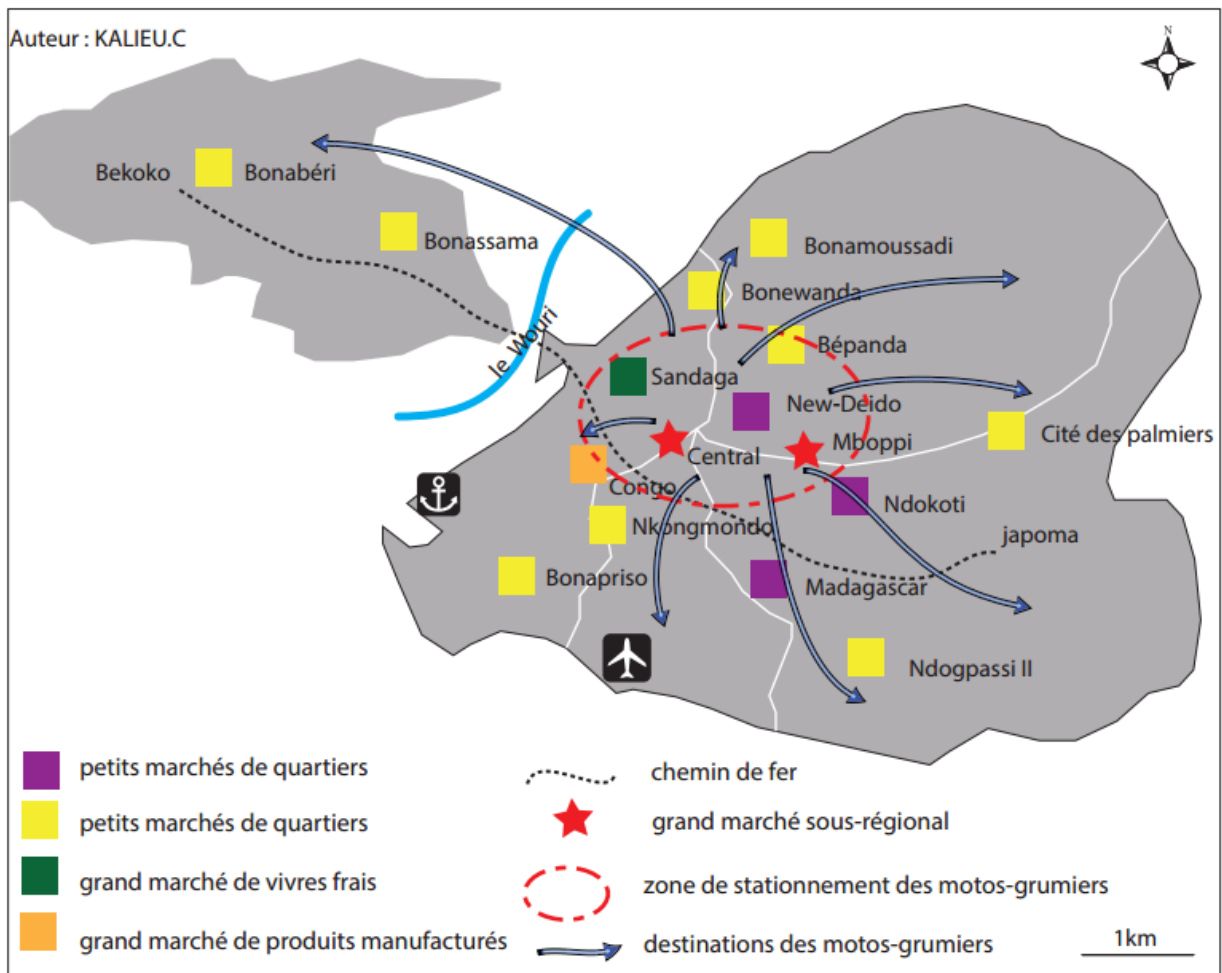
1.3 Les motos « grumiers » du marché : indispensables auxiliaires de transport

La croissance démo-spatiale de la ville implique le développement du trafic des produits alimentaires (HATCHEU, 2003). Pour approvisionner les lieux de distribution périphériques, les petits détaillants et les *bayam-sellam* font appel aux « motos de marché ». Elles appartiennent à une catégorie spéciale des auxiliaires de transport : quand les porteurs ont terminé leur besogne, la leur commence. Leur rôle est de pallier le manque criant de liaison entre les points de distribution alimentaire de la ville. Elles contribuent à la répartition et à la redistribution dans les petits marchés des articles et produits des grands tels que Central, Sandaga, Mboppi, Congo etc. Les « motos de marché » ont donc une mission de transit. Devenir un coursier à moto ne s'improvise pas : il faut une parfaite maîtrise de l'équilibre et du chargement ; à la moindre erreur, les dégâts sont importants pour le transporteur et le client (*bayam-sellam*). Cette catégorie de motos-taxis est minoritaire dans le secteur des transporteurs par moto. Ils ont tissé des rapports de confiance avec les clients. Comme pour les motos classiques leur force réside dans leur service de proximité. En effet, avant la création de cette filière, les détaillants de petits marchés de ville faisaient appel au taxi-clando, or les convaincre de se rapprocher du comptoir ou du magasin n'était pas toujours facile. Il fallait, alors, en plus, faire appel au pousseur pour acheminer les provisions devant le comptoir. Désormais, avec les « motos de marché », le problème ne se pose plus : « *il vous prend où vous êtes et où vous voulez* ». Ce qui est évidemment un avantage considérable.

Les « motos de marché » transportent aussi les particuliers. Comme il s'agit d'un cercle d'habitues, la confiance s'installe et peut aboutir « aux commissions », système qui permet de se faire livrer ses achats à domicile. À Sandaga, le plus grand marché de légumes et de vivres frais de Douala, les motos de marché commencent leur service à 4h30. À Bafoussam, elles sont également en activité de bonne heure. Les jours de « grand marché » sont les plus rentables pour ces coursiers, car ils assurent le transport de marchandises des villages vers le lieu de vente. Les charges qu'ils transportent laissent sans voix. Leur expertise dans le maniement du guidon n'est plus à démontrer.



Photo 29 : Chargement d'une moto-grumier à Douala et tête de ligne des motos-grumiers au marché Sandaga © Kalieu 2015



Carte 18 : Marchés de Douala et flux des motos-grumiers

1.4 Les motos-scolaires : une aide aux parents

En primaire, la marche est le mode quasi-unique pour les déplacements du domicile à l'école. Les enfants mettent entre 10 et 15 minutes pour aller de l'un à l'autre. Les carences de l'offre de transport collectif les amènent à se déplacer sur des distances parfois importantes pour pouvoir « fréquenter les bancs » (DIAZ, PLAT, & POCHE, 2010). Pour les plus jeunes de la maternelle, les parents font appel aux motos-scolaires pour leur éviter de longues minutes de marche, qu'ils sont incapables de supporter. Ce service à la demande est ponctuel et bien sûr limité aux périodes scolaires. Il est utilisé par des familles appartenant à la classe moyenne. Pour bénéficier de leur confiance, le *moto-taximan* doit être connu ou recommandé par un proche qui garantit le sérieux et le sens de responsabilité du conducteur. Une fois les clauses signées et les frais de la prestation acceptés par les deux parties, le *moto-taximan* transportera quotidiennement les ou l'enfant(s) à son école jusqu'à la rupture du contrat. Le *moto-taximan* engagé devra évidemment être d'une ponctualité exemplaire. C'est un service complémentaire, qui peut être assuré par tous les *motos-taximen*.



Photo 30 : Une moto-scolaire à Douala © Kalieu 2015

1.5 Les motos-courses de Yaoundé

C'est un service à la demande. Ces *motos-taximen* travaillent exclusivement pour une clientèle nantie. Ils ne sillonnent pas la ville mais stationnent à des carrefours. Ils attendent que les clients les contactent avant de « bouger » ; ce sont principalement des cadres de l'administration qui ont recours à eux pour diverses tâches : l'achat du gaz, le retrait ou le dépôt d'un colis, le paiement d'une facture, l'achat des courses etc. Ces *motos-taximen* interviennent aussi en toute discrétion pour des tâches beaucoup plus privées. Pour devenir

moto-courses, vous devez être d'une honnêteté sans faille car vous serez très souvent amené à manipuler des sommes importantes. La course moyenne pour ces motos est de 1000 FCFA (OKOLE, 2015).

1.6 Les motos de l'hypercentre : « les pros de la proximité »

Appartiennent à ce groupe, les *motos-taximen* qui connaissent toutes les grandes adresses. À Douala, leurs points de stationnement privilégiés sont Akwa palace, carrefour MTN et Arno. Leur zone d'action est limitée à 3 km autour de leur stationnement. Ils connaissent toutes les bonnes adresses et les derniers endroits « branchés ». Aucune ouverture de bar, cabaret, circuit, restaurant, banque, école, salon de thé, agence de voyage ou de transfert d'argent ne leur échappe. Ils sont à la pointe de l'information et des nouveautés. Ils opèrent exclusivement au cœur de la ville, car ils affirment « *que les gens payent bien pour des distances relativement courtes* » et la concentration des passagers y est importante. Pour appartenir à ce groupe, le candidat doit nécessairement connaître toutes les rues de la ville, à la différence des autres motos-taxis qui se limitent à la desserte des artères les plus fréquentées. Les motos spéciales de l'hypercentre parcourent et sillonnent avec aisance toutes les ruelles, mêmes les plus discrètes.

1.7 Les motos « tour de ville »

Les motos « tour de ville » se déplacent au gré de la clientèle. Mais en réalité, elles ne sillonnent pas toute la ville comme on pourrait le croire ; elles desservent en réalité le centre-ville et la seconde couronne périphérique. Elles ne sont rattachées à aucune base. Leur revenu est plus élevé que la moyenne, mais l'effort et l'épuisement sont aussi au rendez-vous avec ce mode opératoire. Les motos « tour de ville » desservent la périphérie de manière sélective en se posant des limites. À Douala, Ndokoti représente la limite au-delà de laquelle elles n'exercent plus. À Bafoussam, ces motos se concentrent autour des carrefours Auberge, Biao et du marché A et B.

1.8 Les longs courriers¹²¹: pour les usagers pressés

Pour montrer que cette pratique n'est pas limitée au Cameroun, citons Nathalie, cadre dans une entreprise française. Elle s'est laissée tenter un jour où la file d'attente des taxis lui semblait désespérément longue et depuis, c'est une convaincue : « *de Roissy ou d'Orly, je mets trente minutes pour rentrer chez moi au lieu d'une heure et quart. Et lorsque je prends un avion qu'il n'est pas question de rater, c'est idéal* »¹²². Le « long courrier » est un service exceptionnel que tous les *motos-taximen* peuvent rendre. C'est une pratique rare et la course coûte chère car le *moto-taximan* sollicité doit parcourir de longues distances dans les embouteillages. Selon nos enquêtés, et de notre propre expérience, il n'est pas rare que le client vous demande d'accélérer. C'est un service pour les usagers pressés, qui payent le prix fort et tolèrent certaines prises de risque par le chauffeur. Le *moto-taximan* qui accepte « un long courrier » ne tient plus compte de la distance à parcourir ou de la zone à desservir : seul le prix détermine le choix de cette option pour les deux parties.

1.9 Les motos centre-périphérie ou périphérie-centre

La localisation des **motos centre/périphérie ou périphérie/centre** à un point donné préfigure leur zone périphérique de desserte. Leurs conducteurs signalent *de facto* par leur point d'embarquement, les quartiers périphériques qu'ils desservent. C'est une indication précieuse pour le client potentiel qui sait d'emblée si le conducteur est à même de répondre favorablement à sa demande. La localisation indique aussi le prix moyen pour ce service. Les motos stationnées à proximité ou à cheval entre le centre et la périphérie sont les plus à même d'effectuer les liaisons centre-périphérie ou de faire le tour de ville. À Douala, nous en avons repéré certains.

Point de stationnement	Périphéries desservies
Feux rouges Bessengué	Bonabéri
Ecole publique Deïdo	Kotto, Bonamoussadi, Makèpé, Bépanda
Feux Rouge Bessengué	Kotto, Bonamoussadi, Makèpé, Bépanda
Ndokoti	Akwa, Béedi, cité des palmiers, Kotto

¹²¹ Titre repris dans le quotidien *Le messager* cité par camerooinfo.net.

¹²² <http://www.lemonde.fr/vous/article/2008/07/28/le-succes-grandissant-des-motos>.

1.10 Les motos périphériques

Les motos dites périphériques sont des motos spécialisées dans le désenclavement. Elles sont de deux sortes :

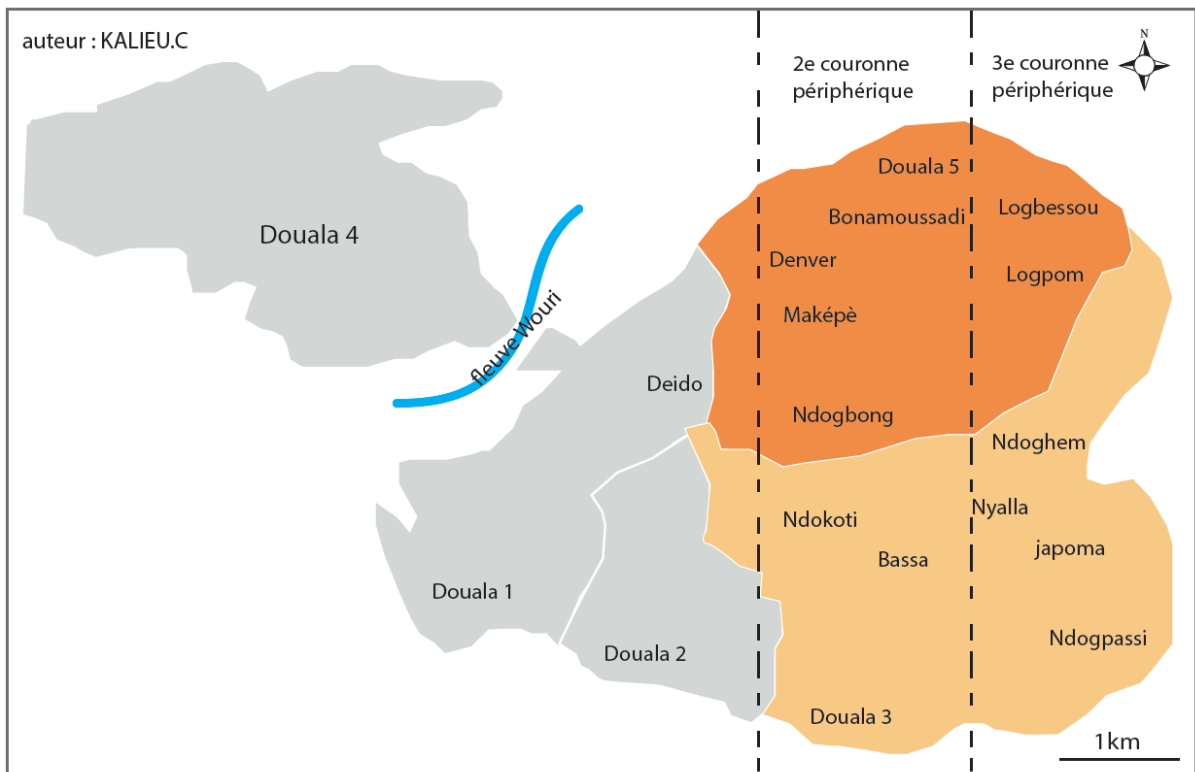
(a) Les motos périphériques de 2^e couronne

Elles restent cantonnées dans la desserte des quartiers Kotto, Bonamoussadi et Akwa-nord. Elles circulent aisément dans leurs plans en damier, alors qu'ils présentent, une réelle difficulté pour les novices car les bâtiments y ont une architecture identique et sont organisés en bloc difficilement identifiables. Les conducteurs de cette zone sont en contact permanent avec le centre-ville. Ils ont juste choisi de se fixer dans cette zone pour la faible concurrence qui y règne et pour la qualité acceptable du réseau routier. Les quartiers Bépanda, Cité-sic, Ndogbon et Nylon, appartiennent également à la 2^e couronne, mais la chaussée y est dégradée.

(b) Les motos périphériques de 3^e couronne

Ces motos appartiennent dans une certaine mesure aux groupes des motos de lignes. Leur singularité réside dans l'enclavement de leur zone d'action, caractérisée par des adresses bien précises qui font appel à une fine connaissance des points qui servent de repères aux usagers et aux conducteurs¹²³. À la différence de ceux connus du grand public, comme Sonel Koumassi ou poste d'Akwa, ceux des quartiers enclavés ne le sont que par les riverains. Dans ces quartiers lointains de la 3^e couronne périphérique, les autres *motos-taximen* seraient incapables d'exercer. C'est l'apanage « des gars du coin ». Ils font des navettes entre la route et le quartier et ne s'écartent que rarement de ce trajet. C'est le cas des quartiers Japoma, village et Nyalla. Ndokoti représente une limite. Ce groupe est rarement en contact avec les autres *motos-taximen* de la ville, la distance qui les sépare ne permettant pas d'instaurer des échanges.

¹²³ Au Cameroun, l'adressage est très peu développé. Les noms des rues, bien que connus ne sont généralement pas indiqués. On s'oriente en ville grâce aux repères qui peuvent être des écoles, des collèges, des églises, des sièges sociaux, des supermarchés. Ils sont les indicateurs à connaître si l'on veut trouver son chemin. Certains faits divers ayant marqué l'actualité attribuent à ces lieux le nom de cet événement.



Carte 19 : Zones d'action des motos périphériques de Douala

1.11 Les motos des carrefours

Les motos des carrefours occupent les grands axes et les grands croisements. Leur nombre peut varier de l'unité à la trentaine par site de stationnement. Ce groupe rassemble en son sein à la fois les motos lignes, les motos tour de ville et les motos centre-ville ou hypercentre. Le choix des grands carrefours est stratégique. Il permet de s'informer, de se restaurer et de se reposer. Toutes les motos-taxis appartiennent d'une façon ou d'une autre à cette catégorie. Toutefois, en sont exclues celles qui préfèrent les petits croisements peu fréquentés où néanmoins stationnent ponctuellement quelques motos.



Photo 31 : Des motos-carrefours à Bafoussam © Kalieu 2015

1.12 Les motos-brousses, « affaire des connaisseurs » : les inévitables *bayam-sellam*¹²⁴

C'est une spécificité de l'arrière-pays : on les rencontre à Bafoussam et dans toutes les régions agricoles dépourvues de voies de communication carrossables pour les voitures. Comme leurs ancêtres les taxis-brousses, les « motos-brousses » sont dédiées au transport des vivres frais de la campagne vers la ville et ses points de vente. Ces motos sont destinées aux revendeuses, qui vont s'approvisionner dans les villages isolés et enclavés pour obtenir un meilleur prix d'achat. Elles sillonnent les champs à la recherche de la bonne affaire, qu'elles concluent directement avec le producteur. Les motos-brousses interviennent une fois la vente effectuée avec pour mission de « sortir du champ » avec la cargaison.

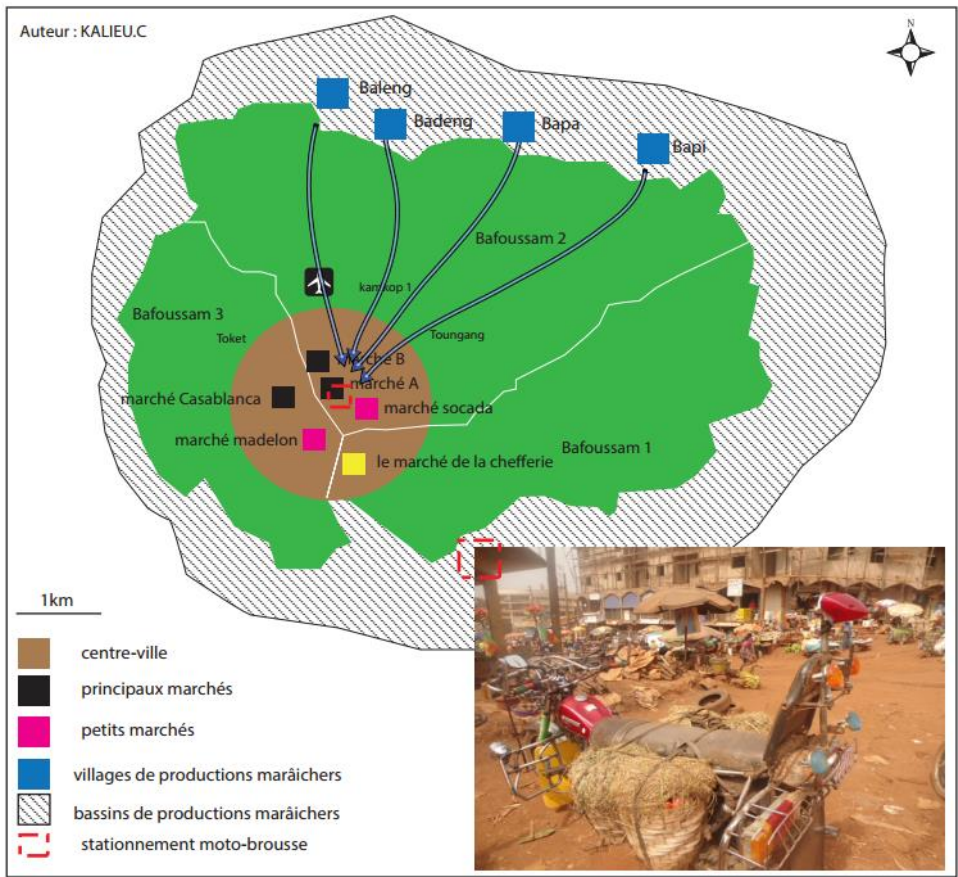
Pour être rentable et bénéficier de la confiance des *bayam-sellam*, le transporteur de brousse doit être capable d'évacuer toute la marchandise en un seul voyage. C'est d'ailleurs ce qui explique le volume des chargements souvent stupéfiants sur ces motos dites « tropicalisées ». Pour supporter d'énormes charges et éviter d'incessantes réparations du châssis, le transporteur de brousse se rend chez le soudeur, dès l'acquisition de sa moto pour la « renforcer ». Cette opération est indispensable pour qui choisit cette spécialité. Cette opération de renforcement consiste à rajouter du « fer » sur la moto pour la rendre résistante. En outre, les amortisseurs sont doublés et le moteur « amélioré » ou remplacé par un plus puissant.

¹²⁴ Le *bayam-sellam* est une activité d'achats et de reventes. Il en existe plusieurs types : commercialisation des vivres agricoles et animaliers, de vêtements, de chaussures, de bois de chauffage, de charbon etc. La région de l'Ouest et les départements du Mounjo constituent de gros foyers d'approvisionnement. Certains *bayam-sellam* travaillent en famille, d'autres en association ou par spécialités. Les passages d'un domaine d'activités à un autre sont fréquents. Chaque itinérant est généralement son propre patron. L'activité *bayam-sellam* intègre toutes les couches sociales.

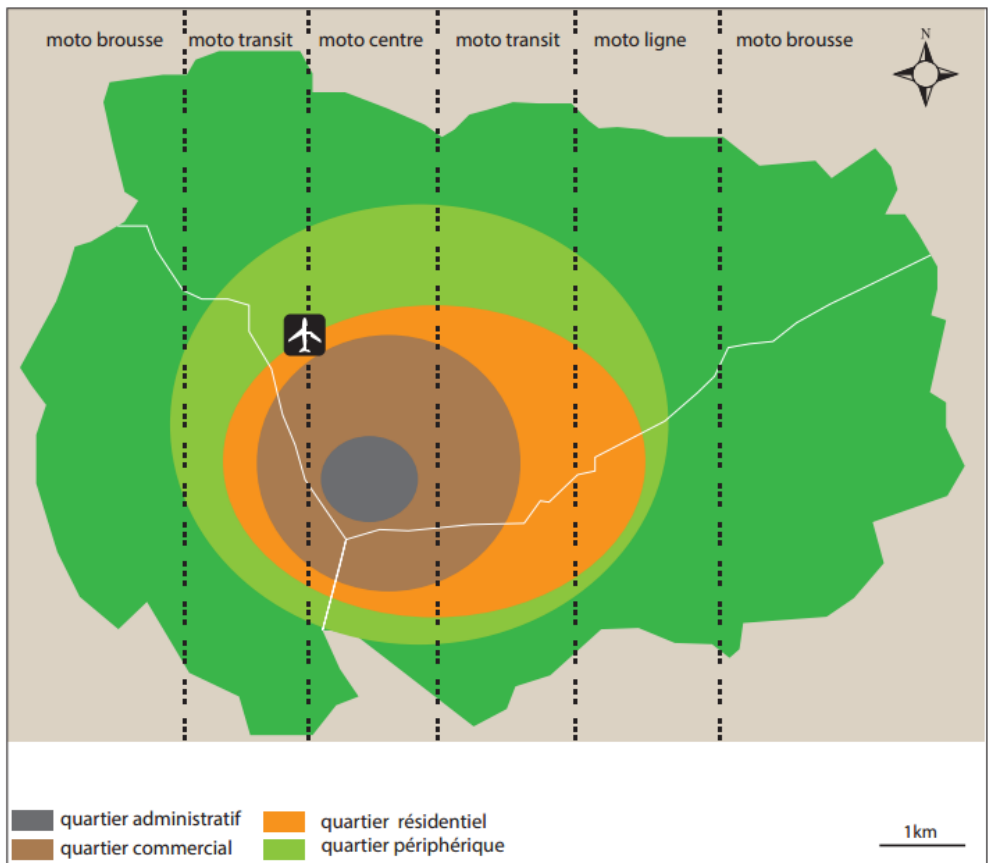


Photo 32: Une moto-brousse renforcée © Kalieu 2015

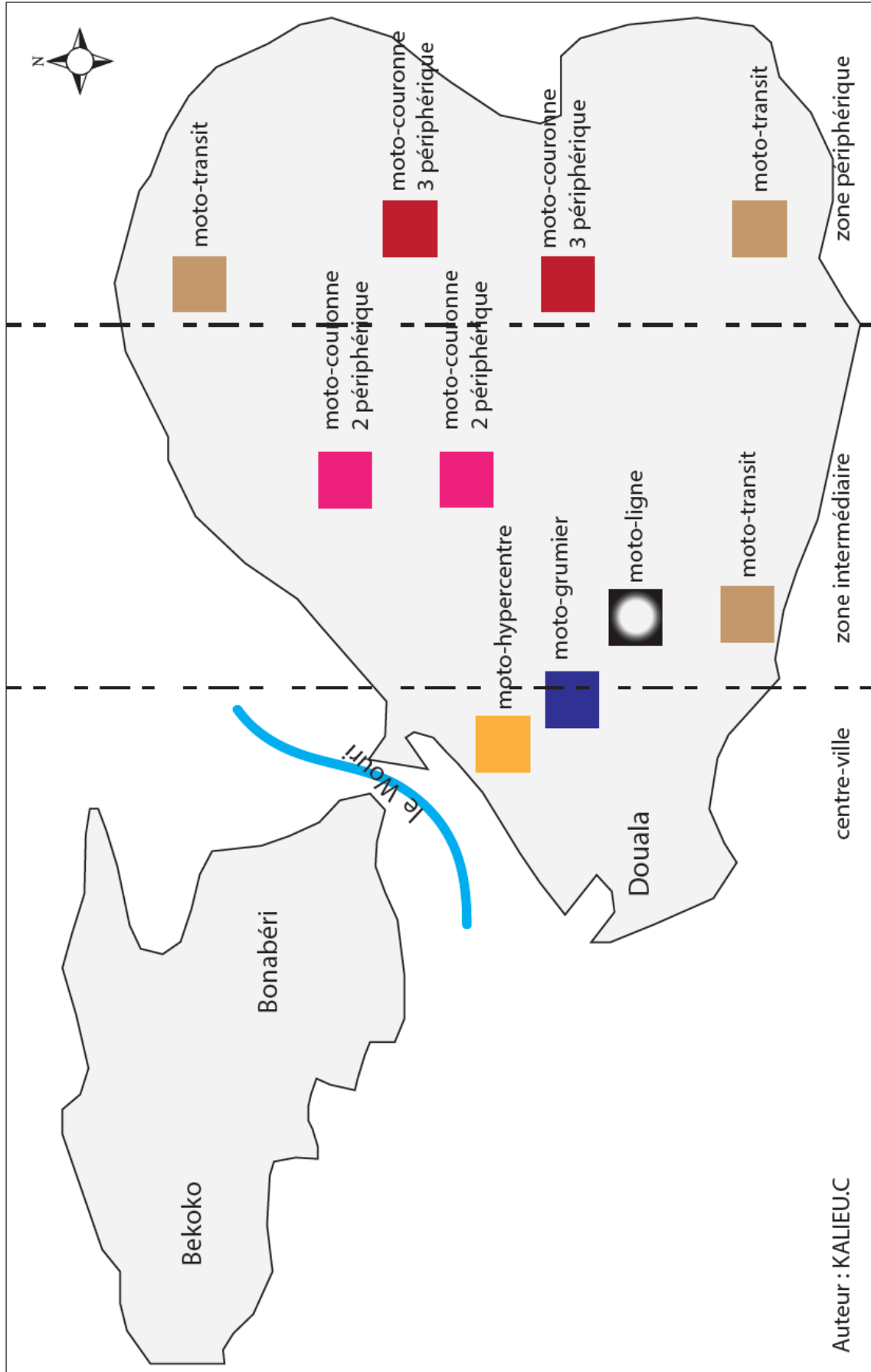
Ne se risque pas qui veut dans le transport par moto en brousse. En plus du matériel adapté qu'il faut avoir, l'expertise dans le pilotage n'est pas une option mais une obligation. Seul les jeunes gens sont à même de faire la moto-brousse car la force et la condition physique que cela demande écartent implicitement les personnes de plus de 45 ans. À Bafoussam, les motos-brousse parcourent tous les villages environnants (Bapi, Bapa, Badeng, Baleng...), en toute saison. Cette catégorie de transporteurs en moto est de loin la mieux nantie. Ses revenus mensuels sont consistants puisque le prix moyen d'une course est de 3000 FCFA. Certes présent le risque est toutefois limité, si on le compare à celui que fait encourir une moto dite de « ville ». Ils ne circulent en milieu urbain qu'en fin de parcours, le gros de leur trajectoire se faisant en campagne. Une fois en ville, ils déchargent leur cargaison et attendent les clientes pour repartir en brousse.



Carte 20 : Mode opératoire et desserte des motos-brousse à Bafoussam

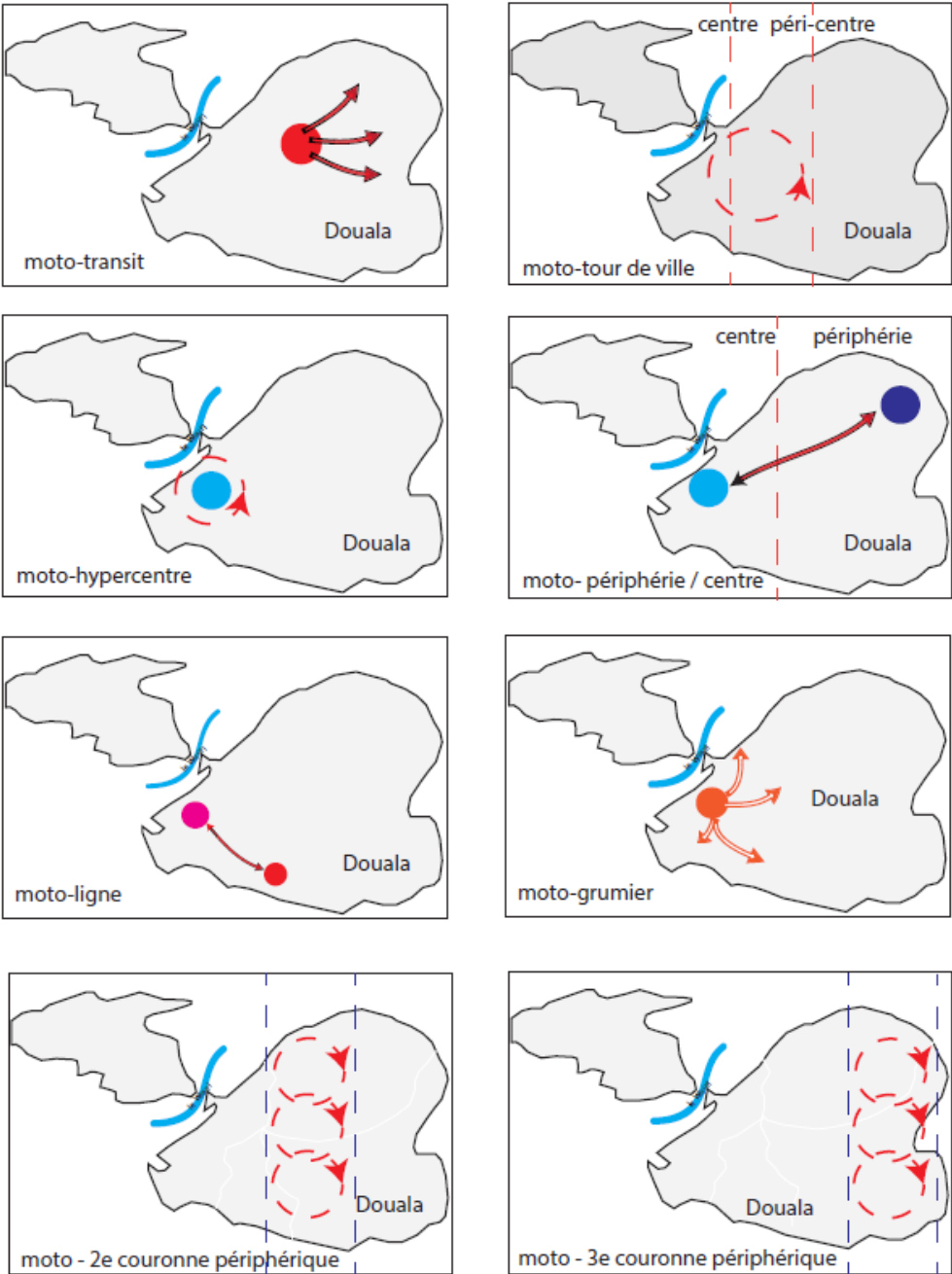


Carte 21: Répartition spatiale des services motos à Bafoussam



Carte 22 : Localisation des services motos à Douala

En croisant les différents schémas de desserte des motos-taxis dans les villes de Douala et de Bafoussam, nous retenons, que les *motos-taximen* évitent dans la mesure du possible les courses qui les éloigneraient du centre-ville. Ils préfèrent concentrer leur activité entre le centre-ville et la 2^e couronne périphérique. Les quartiers appartenant à la 3^e couronne sont réservés aux spécialistes. Les liaisons périphéries-périphéries sont possibles tant qu'on se trouve dans le même secteur géographique. Cette géographie des motos dénote une organisation et une appropriation singulière de l'espace. Le choix d'un mode de fonctionnement résulte de l'appartenance ou non à un groupe et à la capacité de chacun à se mouvoir dans la ville.



Carte 23 : Récapitulatif des modes opératoires des *motos-taximen*

2 Une géographie spatio-temporelle des services

Au Bénin, les usagers du *zemijan*¹²⁵ représentent « monsieur tout le monde ». En effet, des personnes de tout âge, sexes et conditions sociales, économiques et professionnelles ont également adopté la moto-taxi comme mode de transport. Parmi elles, certains l'empruntent occasionnellement et d'autres en font un usage régulier. Les abonnés sont essentiellement des étudiants ou des élèves, des commerçants, des fonctionnaires et autres salariés (ASSOGBA G. , 2012). La situation est identique au Cameroun, à quelques nuances près (DIAZ, POCHE, & SAHABANA, 2009). Dans une journée entière de travail, l'offre de service à moto obéit à différentes séquences. Cette fluctuation horaire des services aboutit à une cartographie spatio-temporelle des motos-taxis, qui peut être ainsi séquencée : le service matinal, le service de la journée, le service de la soirée ou des grands retours et le service de « nuit ».

2.1 Le service matinal

Il se subdivise en deux sous-ensembles : le « service du réveil » et « le service des élèves ». Le service du réveil ou du petit matin commence à 4h et se termine à 6h. Il est prioritairement destiné aux revendeuses et détaillants des marchés périphériques qui prennent d'assaut les marchés de gros. Le marché Sandaga unique marché de ce type pour les produits frais à Douala en est l'exemple le plus visible. Le service y est assuré par les motos « grumiers ». Le service des élèves, quant à lui, commence à 6h15 dans les quartiers périphériques et vers 6h45 dans les quartiers centraux situés à proximité des principaux établissements scolaires. Après le transport des élèves, c'est au tour des fonctionnaires et travailleurs indépendants d'être pris en charge. Les motos-taxis proposent leur dernière prestation matinale aux domestiques et femmes au foyer qui se rendent au marché. Le service dit des « des élèves » comporte donc en réalité trois mouvements concernant trois clientèles : 6h30-7h : les élèves, 8h : les travailleurs et 9h : les ménagères (ASSOGBA G. , 2012).

¹²⁵ Appellation locale de moto-taxi au Bénin et au Togo.

2.2 Le service de la journée

Il commence dès 10h. Les motos stationnent aux alentours des bâtiments administratifs recevant du public et dans les grands « carrefours » pour répondre aux petites courses quotidiennes et de proximité. La nature de ce service varie suivant le point de localisation. Dans le centre commercial Akwa et dans ses environs, l'activité est plus intense. Quand on s'en éloigne, elle fléchit. Les marchés et leur environ foisonnent toujours de monde ; le rythme y est donc plus saccadé que dans le reste de la ville. Le service de la matinée est très localisé et aléatoire. C'est ce qui explique le ralentissement de l'activité à la mi-journée. Les *motos-taximen* profitent de l'accalmie pour se reposer à l'ombre ou s'agglutiner devant les kiosques à journaux.

2.3 Le service de la soirée ou des grands retours

Il débute timidement vers 15h, avec la sortie des classes. Cette relative apathie vient du fait qu'il s'agit de la sortie du lycée dont la majorité des élèves rentrent à pied. Vers 16h30, c'est le premier pic avec des établissements secondaires privés. Ces élèves empruntent majoritairement un taxi ou une moto pour rejoindre leur domicile. 17h sonne le début du retour massif des fonctionnaires et des élèves. Les motos entament les deux dernières heures les plus intenses de la journée profitant d'une clientèle impatiente face aux bouchons, ils doublent les prix. À Douala, ce dernier service est celui où l'on brave tous les interdits. Si, en matinée, le code de la route est vaguement respecté, à partir de 18h l'imprudence devient la règle avec le silence complice des passagers. Les motos violent ouvertement les sens interdits et roulent à contre sens. À Douala, l'axe Mobil Bonakouanmouang - École publique Deïdo est celui de tous les records en la matière. Le terre-plein devient une voie supplémentaire au détriment du piéton. Les automobilistes se sont habitués à esquiver ces motos qui « laissent leur voie » pour leur foncer droit dessus.

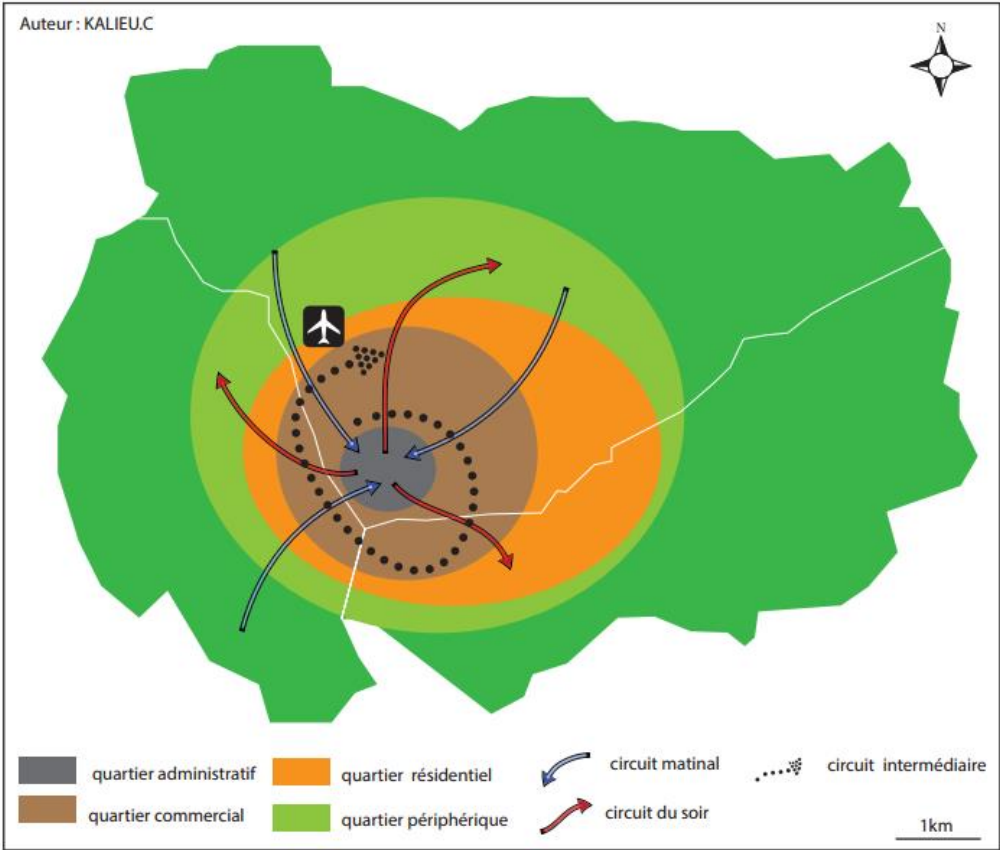


Photo 33 : Incivisme à Douala : moto-taxi à contre sens de la circulation et sur un terre-plein pour éviter les bouchons © Kalieu 2015

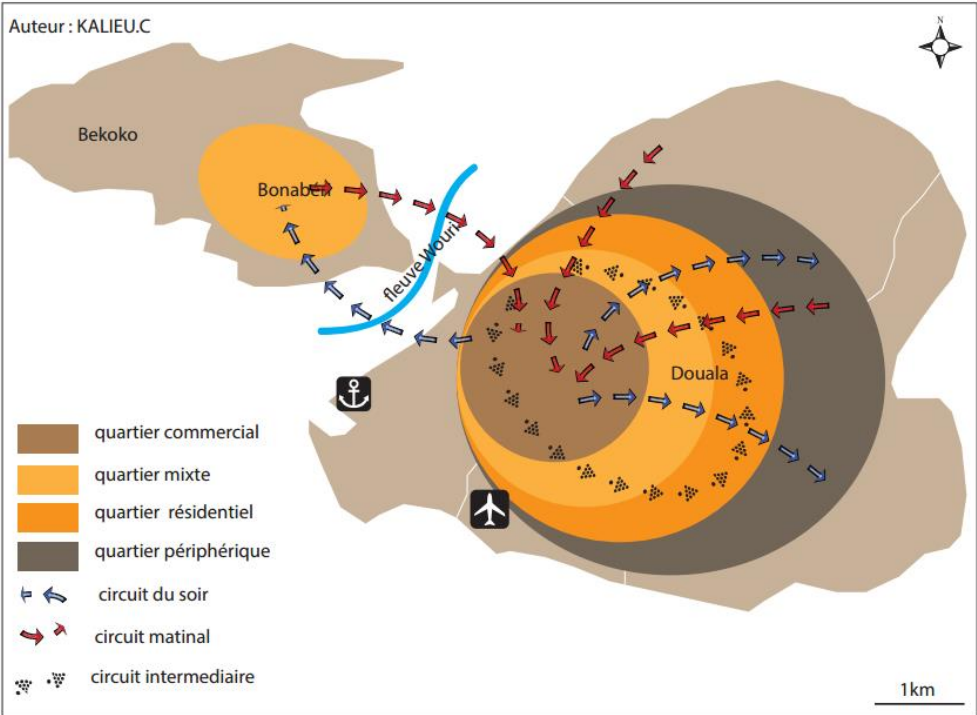
2.4 Le service de nuit : les noctambules

Après la grosse agitation occasionnée par les retours massifs, le calme revient à nouveau vers 20h. Le centre-ville se vide, les carrefours sont désertés par la même occasion par les motos qui se redéployent vers les points chauds de la ville et aux abords des clubs et autres débits de boisson. C'est autour des noctambules de prendre possession de la ville. Les chauffeurs sont moins nombreux et leurs prix plus chers. Ils se déploient dans toute la ville mais les délais d'attente sont plus longs. Ils diminuent cependant avec l'avancée de la nuit. Les noctambules, malgré l'insécurité et les risques de braquage, ont choisi de travailler nuitamment. L'implantation nocturne des têtes de lignes est calquée sur l'éclairage public, les opérateurs motos privilégient dès lors les grands carrefours. Ce qui permet en outre de diminuer les risques de braquage à proximité des stations d'essence (ASSOGBA G. , 2012).

La moto-taxi s’aligne en permanence sur les attentes du citoyen. Elle opère de manière intelligente, guidée par un désir de rentabilité et de proximité. En un mot, le *zemijan* comme le *bend-skin* n’introduit aucune discrimination entre usagers (ibid.).



Carte 24 : Géographie spatio-temporelle des motos-taxis à Bafoussam



Carte 25 : Géographie spatio-temporelle des motos-taxis à Douala

2.5 Les nouvelles pratiques dans les transports à deux roues : le bâchage

Naguère, les Yamaha 50 ne prenaient qu'un seul passager à la fois. Mais les nouveaux modèles ont permis de « *bâcher* » : cette pratique s'est largement développée quand les motos dites « *chiens noirs* » venues du Nigeria ont envahi Douala. Elles étaient plus longues et permettaient de prendre deux à trois passagers et même de poser un sac sur le réservoir qui servait de porte bagage. Avec l'arrivée des motos-chinoises, la pratique du « *bâchage* » s'est encore accrue. À l'origine, c'étaient les clients qui choisissaient de « *bâcher* » sur la moto en proposant de monter à deux ou trois pour faire une économie. L'idée s'est vulgarisée, si bien qu'à de rares exceptions près, tous les *motos-taximen* « *bâchent* » désormais. Le principe ne recueille pas forcément les faveurs de tous les clients, pourtant il est maintenant admis de partager une moto avec des personnes qu'on ne connaît pas, mais qui vont dans la même direction que soi.

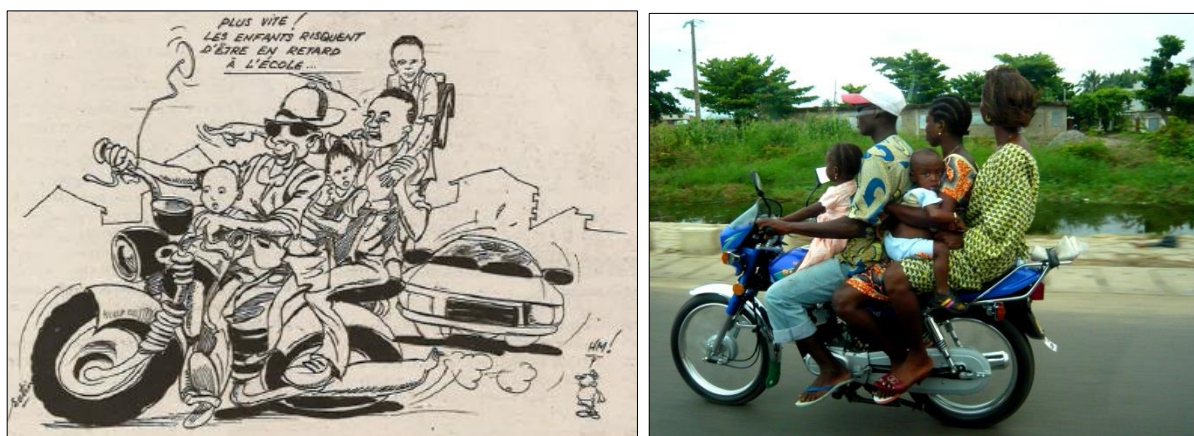


Photo 34 : Banalisation de la surcharge, de la caricature à la réalité il y a qu'un pas © Cameroon tribune et fikr.com

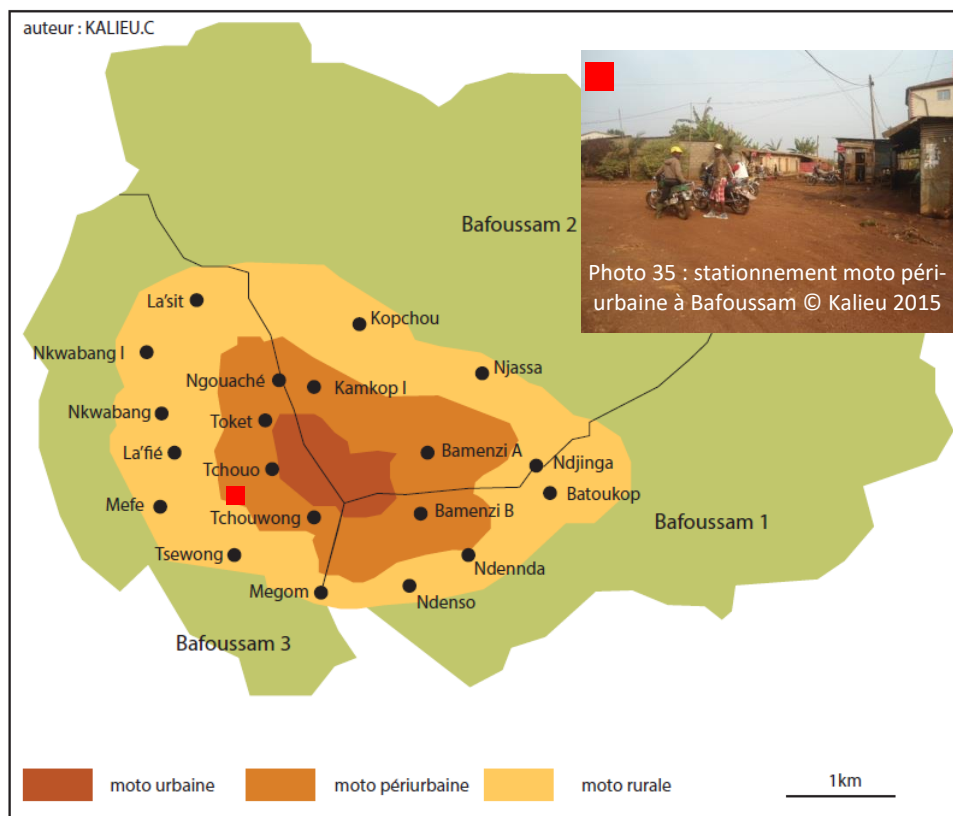
Cette prise de risques, est surtout le fait des jeunes *bend-skineurs*. La surcharge volontaire ou subie est désormais à la mode. Les usagers s'habituent à ces nouvelles manières de circuler qui font qu'en tant que client d'une moto-taxi, on se laisse « *bâcher* » ou qu'on « *bâche* » derrière un client inconnu. Les *bend-skineurs* ont appris à trouver au moins deux clients avant leur « *décollage* », ou à prendre un deuxième ou un troisième en cours de route (FEUDJIO, 2015). Cette pratique, initialement co-construite par les *bend-skineurs*, et leurs clients s'impose désormais à ces derniers qui ne sont plus guère consultés. Le principe est établi : « *Si tu ne veux pas bâcher, tu peux descendre, il n'y a pas de problème* ». Les clients prudents ou exigeants payent « *le montant double* » pour éviter d'être « *bâchés* ».

Cette pratique accélère le rythme d'accumulation de la recette journalière, au détriment de la sécurité des passagers et du conducteur. À Bafoussam, la pratique y est courante à cause du nombre limité de motos et des embouteillages qui paralysent la circulation aux heures de pointe : « *aux heures d'embouteillages nous perdons le carburant et on ne peut combler qu'avec un client supplémentaire* » (WASSI, 2014). De plus, tout le monde y gagne : les passagers réalisent une économie sur la course et le conducteur améliore son profit.

3 Une prestation arbitraire pour une mission sociale

Le nombre de passagers transportés par jour dépend de la localisation et de la concurrence qui règne sur le trajet desservi : il est estimé à 64 en ville, contre 32 en zone périurbaine ou rurale (HOWE, 2002). En ville, dans les quartiers riches, les courses sont plus fréquentes mais plus courtes. En zone rurale, elles sont plus rares mais plus longues. À Bafoussam, dont la desserte se fait par spécialisation - urbaine, périurbaine et rurale -, les conducteurs de moto-taxi ont une préférence pour les courses en zone périurbaine ou rurale jugées plus rentables. En effet, une seule course en zone rurale peut rapporter jusqu'à 2 000 FCFA alors que le maximum pour une course en ville est de 500 FCFA (DJIOKENG, 2014). Le tarif officiel pour une course à moto est de 100 FCFA. Il a été fixé par les conducteurs de motos-taxis aux premières heures de l'activité. Il est resté inchangé depuis les années 1990. Jusqu'ici, le ministère camerounais chargé des transports n'a pas imposé de grille tarifaire pour les *motos-taximen* comme c'est le cas pour les taxis. Ceci peut s'expliquer par le fait que l'activité, bien que solidement établie dans le secteur du transport urbain et rural, reste peu ou non valorisée par les autorités (DJOUDA Y. , 2015). Le tarif demeure le point de discorde entre conducteurs et passagers, malgré la souplesse dans leur application, illustrée par la possibilité pour l'utilisateur de marchander une réduction. Le chauffeur justifie sa prestation par l'augmentation des prix du carburant, l'enclavement du quartier et surtout le mauvais état de la route. L'utilisateur négocie au rabais en évoquant son « petit salaire » et la crise économique. Parfois, certains conducteurs laissent la latitude aux usagers d'énoncer le prix qu'ils veulent mettre pour être transportés et c'est après discussion, dans un esprit convivial, qu'on trouve un accord (ASSOGBA G. , 2012). La tarification réelle est par conséquent très fluctuante et varie avec la destination, la distance à parcourir, l'état de la chaussée, l'itinéraire à suivre et l'état du trafic (en cas de bouchon, les prix sont automatiquement doublés ou majorés de 50% au moins). Le prix de la prestation varie aussi avec le type de

relation sociale que le conducteur entretient avec le client ou avec la capacité de celui-ci à négocier. Parce que *les bend-skineurs* sont des acteurs préoccupés par des urgences de survie socio-économique, ils fixent à leur guise le coût des distances à parcourir et laissent la possibilité au client de marchander ou de négocier (DJOUDA Y. , 2015). Même si le prix d'une course à moto est théoriquement fixé à 100 FCFA, il sera ainsi revu à la baisse ou à la hausse. Dans un quartier aisé le *moto-taximan* aura tendance à gonfler son prix ; en revanche dans les quartiers « défavorisés », ce sera l'inverse. Albert nous l'a confirmé : « *Dans les grands quartiers on paye bien la moto, mais quand tu vas dans les zones comme Bépanda ou Village on ne paye pas bien la moto là-bas* » (entretien à Douala Mars 2015).



De même, en centre-ville, les distances à parcourir pour une prestation de 100 FCFA sont nettement plus courtes et plus rapides que dans les quartiers résidentiels populaires. Le prix dépend fortement de la perception qu'on en a : sur les axes rectilignes, les coûts ont ainsi tendance à être plus faible que sur les trajets sinueux. En estimant le kilométrage des courses en reportant sur *google map* les courses des passagers que nous avons interrogés, il ressort qu'un trajet de 1 à 2 km coûte 100 FCFA, qu'un trajet de 3 kilomètres revient à 200

FCFA et enfin qu'une distance de 5 kilomètres vaut entre 400 et 500 FCFA. La location horaire d'une moto coûte 2000 F CFA à Douala et 1500 F FCA à Bafoussam. Sur les lignes (trajet aller-retour), les prix sont normalement fixes, mais les transporteurs n'hésitent pas à les surévaluer pour les non-résidents. En saison pluvieuse, sur les voies embourbées, le prix augmente à cause de la rareté des motos découragées par les inondations.

L'âge, l'apparence et la fonction sont des facteurs clés dans la fixation du prix de la course. Pour les *motos-taximen*, les élèves « ne payent pas bien la moto », contrairement aux fonctionnaires et employés de bureau qui discutent rarement les prix. Pour *les motos-taximen*, la tenue vestimentaire est un indicateur de la personnalité et de l'épaisseur du porte-monnaie du client. Ces détails sont examinés au moment de la négociation. Une apparence débraillée peut avantager et une apparence soignée être un facteur de majoration. Cette adaptation des tarifs à la clientèle a contribué à l'acceptation sociale de cette activité dans le contexte camerounais. Cette observation avait été faite par Godard (2002) et Agossou (2004) qui ont montré que l'essor et le succès des motos-taxis en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale résidaient sans doute dans le fait que les acteurs avaient adapté leur offre aux conditions économiques en pratiquant des tarifs très compétitifs en fonction des distances à parcourir (DJOUA Y. , 2015). Cette capacité d'adaptation des acteurs explique les revenus hétérogènes des transporteurs à moto. Plusieurs paramètres entrent en compte dans la constitution de la recette journalière : le type de service (classique ou spécial), l'état de la moto (neuve, moyenne, usée), le temps d'exploitation journalier (normal 9h, intense 13h ou étalé 18h). La combinaison de ces critères débouche sur des recettes journalières variables qui vont de 2000 à 10 000 FCFA. Les recettes élevées sont le fait des « novices ». Tous les jeunes *bend-skineurs*, qui « aiment encore le guidon », connaissent une phase d'euphorie. Mais avec le temps, ils se démotivent, la moto étant devenue lassante. À ce propos, l'un d'eux déclarait lors d'un entretien collectif : « *Moi-même, j'étais comme ça avant et après je me suis calmé seul, je préfère attaquer molo-molo*¹²⁶. *Quand j'attrape déjà mes 3 000, je viens rester ici au carrefour et je tape les commentaires avec les gars, moi je ne force plus* » (Douala, Mars 2015). Les jours de fêtes

¹²⁶ Doucement en camfranglais

leurs assurent une recette plus intéressante, car nombreux sont ceux qui se reposent, la concurrence est donc faible.

Les motos-taxis qui opèrent la nuit obtiennent les meilleurs revenus, mais ils sont également les plus exposés aux agressions. Pour une recette journalière estimée à 3000 FCFA avec une moto en bon état, le revenu mensuel d'un conducteur s'élève à 72 000 FCFA s'il s'accorde un jour de repos par semaine. Cette somme est largement dépassée par certains « attaquants » qui disent travailler de jour comme de nuit. Ils déclarent percevoir des recettes allant jusqu'à 10 000 FCFA par jour de travail. On le voit, le revenu mensuel moyen d'un *moto-taximan* reste tributaire de nombreux facteurs, mais il leur permet néanmoins de vivre et de croire à un avenir meilleur. Ils restent cependant partagés sur la qualité de vie que leur permet cette activité : certains affirment « s'en sortir », d'autres avouent tirer le diable par la queue chaque mois. Ils sont tous unanimes sur l'incertitude de la recette en fin de journée. En dépit d'une tarification arbitraire la satisfaction des usagers est quasi unanime¹²⁷. Plus de 90% d'entre eux proclament une amélioration de leur quotidien : ils sont plus ponctuels, et enregistrent une augmentation de leur rentabilité, puisqu'ils peuvent désormais réaliser plusieurs activités. De même, les enseignants vacataires et les commerciaux ont connu une amélioration de leur chiffre d'affaire, car ils sont plus mobiles (HOWE, 2002).

¹²⁷ *For over 90% of men and women users boda-boda services have resulted in significant changes in lifestyle by increasing the range and number of the activities in which they engage. They have also enabled them to save time and be more punctual; to make activities easier; and increase their personal performance and output. Only 7-8% perceives no change – they use the services because they are more convenient, others, in wage employment, use boda-boda services to gain greater and flexible mobility, and enhance their income by providing more services. For example, supply teachers, using boda-boda, can work in several schools, and sales representatives are able to visit more clients. Even apparently static businesses, like shops and hairdressers, claim to have benefited by having more products available for their clients through their ability to source from a wider range of goods using boda-boda services (HOWE, 2002).*

SECTION VII. Externalités et coûts des transports en moto

1 L'accident de moto : un drame devenu banal

Le mode de fonctionnement des artisans transporteurs les amène à prendre des risques inconsidérés, dans un métier où l'emploi se fait et se défait sans le moindre contrat de travail. Les conducteurs effectuent de longues heures de travail afin de maximiser les recettes, entraînant une fatigue pouvant être fatale pour eux, leurs passagers et les autres usagers de la route (SAHABANA, 2003). Selon le GRASMOTA entre 2010 et 2011 il y eut 1456 victimes à Bafoussam (DJIOKENG, 2014) contre 1546 à Douala. Parmi les facteurs de ce chaos nullement régulé et parfois même orchestré par les acteurs prétendus de la sécurité routière, l'incivisme occupe la première place. L'ignorance des règles de conduite et le mépris des consignes des agents de police en charge de la circulation est bien souvent dramatique. Les « chevaliers de fer », pour reprendre une expression chère à Suzanne Kala Lobe, plus encore que les autres usagers motorisés de la route, se rient des principes élémentaires de la circulation. Les causes des accidents impliquant les mototaxis, selon les registres de police de Douala sont : l'excès de vitesse, le non-respect des panneaux et feux de signalisation, les arrêts intempestifs, la distraction des chauffeurs, le transport des lourdes charges, la défectuosité du dispositif de freinage et des pneus, l'encombrement des trottoirs (NGOTHY, 2010). Toutefois, les raisons qui poussent à cette conduite insensée sont nombreuses : l'imitation, la consommation de stupéfiants, l'habitude, l'absence de campagne de sensibilisation et le fonctionnement épisodique des feux tricolores, la surévaluation de ses qualités de pilotes, le laisser-faire et, bien entendu, le désordre urbain généralisé.

1.1 L'imitation fatale

Elle est à la source de drames routiers évitables. Le « *on veut faire comme les autres* » coûte cher. Les personnes défigurées ou estropiées à vie à cause de la moto ne se comptent plus. Les *motos-taximen*, en l'occurrence les jeunes, veulent prouver à eux et aux autres qu'ils connaissent la moto. Ils sont les rois du guidon. Puisque tout le monde « *fait comme ça, moi aussi je fais* ». À cet effet, un *moto-taximan* nous déclarait : « *Tous les motos-taxis sont des doungourous (idiots), c'est comme si on leur avait retiré le cerveau* » (Douala, Avril 2015). Il dénonçait en effet l'inconscience et l'insouciance de ses compères, qui prennent des risques

juste pour épater la galerie et récolter quelques applaudissements et autres « Tu es fort, gars ».

1.2 L'habitude

Tout au long de leur carrière, ils ont pris l'habitude de faire et de conduire « comme ça ». Ils se sentent invincibles. Le fameux « Je fais toujours comme ça » ne tarit pas dans leur propos. Pour eux, routine rime avec expertise. Ils ont d'ailleurs mis au point une technologie qui leur permet de se faufiler encore plus rapidement entre les voitures : le guidon plié ou tordu. Pour les agents de l'ordre, la stupéfaction devant l'ingéniosité pour gagner en vitesse et prendre de nouveaux risques a atteint son paroxysme : *« les gars-là nous dépassent ! Comment ils ont eu l'idée de plier leur guidon pour glisser entre les fils de voiture ? Quand tu les vois sur la moto avec ce genre de guidon ils peinent même à bien piloter la moto »* (Douala, Mai 2015). Cette pratique se développe assez vite chez les jeunes en quête de sensations, dont la soif de vitesse ne s'émousse qu'après un accident s'ils en survivent.



Photo 36 : Moto-taxi à guidon tordu. Notons la déformation par rapport à un guidon original © Kalieu 2015

1.3 Le fonctionnement épisodique des feux tricolores.

« Il faut dire la vérité aux gens. Pour comprendre la violation systématique des feux par les usagers de la route, il faut savoir que Douala est restée de longues années avec des feux défectueux ou qui fonctionnaient très mal. Dès cet instant les gens ne prenaient même plus la peine de regarder les feux, ils passaient seulement, c'est cette mauvaise habitude qui est restée chez beaucoup de motos-taxis. Aujourd'hui les choses commencent à changer mais les vieilles habitudes sont restées » (un moto-taximan, Douala, Mai 2015). En effet, le fonctionnement des feux rouges dans les villes de Douala et de Bafoussam n'est pas optimal. Il arrive que certains feux restent de longs mois avec une ou plusieurs ampoules grillées. De

plus, il n'est pas rare de trouver des feux qui clignotent en permanence sans réellement donner d'indications aux usagers. Ce fonctionnement aléatoire et épisodique des feux ne contribue pas à leur respect. Selon les affirmations de nombreux usagers, il serait impossible de savoir si un feu fonctionne ou pas. Ils avouent se contenter de « faire comme tout le monde ». « *Si tout le monde traverse, alors je traverse aussi* » : ainsi pourrait être résumée la perception que les usagers ont des feux tricolores. La plupart des deux-roues ignorent les feux, même quand ils sont manifestement en état de marche, profitant de la « tolérance » mutuelle et du fatalisme des autres usagers quitte, à bousculer au passage les piétons et certaines motos à l'arrêt.

1.4 La consommation de *Ndjap* ou de *Nguelè-Nguelè*

Lors des entretiens de groupe au Camp yabassi, les ravages des comprimés de Tramol (diminutif de Tramadol) dans le milieu des *motos-taximen* nous ont été rapportés par des consommateurs. « *Ça donne l'énergie* », « *Quand tu prends ça tu es à l'aise* », « *Tu ne sens pas la fatigue* », « *Tu es vif* », « *Tu as le sang à l'œil* », « *Tu ne trembles pas* » : tels sont les mots utilisés pour décrire l'effet présenté comme bénéfique de ce stupéfiant dit encore *Ndjap* ou *Nguelé-Nguelé*. En fait, après avoir pris une dose, le conducteur de moto n'est plus en capacité d'apprécier et d'évaluer le risque. Sur la centaine de *motos-taximen* que nous avons interrogés à Douala, l'implication de ce stupéfiant dans la cause des nombreux accidents a été maintes fois révélée. La consommation d'énergisant n'est pas l'apanage du Cameroun, au Togo c'est le *Sodadi* qui fait les ravages, un alcool blanc particulièrement fort (Intenational, 2013). Les conducteurs affirment que cette boisson leur permet d'être en forme pour entamer avec vigueur une nouvelle journée marquée par un travail pénible¹²⁸.

1.5 L'absence de campagne de prévention routière

« *Est-ce que depuis que tu es au Cameroun, tu as déjà vu ou entendu un message de sensibilisation pour les motos-taximen ?* » : c'est par cette question qu'un *moto-taximan* m'exposait les raisons des accidents répétitifs dont ses « frères » sont victimes. Pour lui comme pour de nombreux usagers de la route, la promotion du permis de conduire et de

¹²⁸ Il doit son nom à son inventeur, Sodabi, qui a eu l'idée de préparer ce liquide en faisant fermenter de la sève de palmier à huile avant de la distiller. Son degré d'alcool est estimé à 65°. Les conducteurs de taxi, qui en consomment, puent l'alcool, si bien que les passagers ont donné le nom de « déodorant » à leur haleine.

l'organisation de l'activité passe obligatoirement par une véritable campagne de conscientisation des *motos-taximen*. Il ne songe pas aux opérations de communication ou de contrôle sporadique, mais suggère la mise en place d'une politique nationale de sécurité routière. À Bafoussam, les services départementaux en charge des transports routiers avouent leur incapacité à mener une véritable campagne de sensibilisation à cause de leurs effectifs réduits (trois personnes pour toute la région de l'Ouest). Ils se contentent d'actions spontanées sur les axes interurbains.



Photo 37 : Campagne de sensibilisation contre l'utilisation du portable au volant, à Douala, et voiture de prévention et de sécurité routière à la délégation des Transports de Bafoussam © Kalieu 2015

1.6 Le silence complice des autorités

En Afrique, les états se sont transformés en fabrique de décrets, arrêtés, et règlements auxquels très peu de gens accordent encore crédit puisqu'ils sont constamment contournés et ouvertement foulés aux pieds (MBEMBE, 1988). Pas étonnant que les pratiques dangereuses des transporteurs s'avèrent d'autant plus fréquentes que les agents publics chargés du respect des règles de sécurité, ne remplissent pas toujours leur mission, par absence de conscience professionnelle ou par intérêt : certains sont corrompus, d'autres possèdent eux-mêmes des véhicules de transport collectif. Les agents chargés du respect des règles et de la sécurité de leurs concitoyens sont les plus décriés. Certains gendarmes et policiers voient dans le non-respect de la réglementation routière par les transporteurs, un moyen d'arrondir leurs fins de mois. Les ajustements structurels et la période de vache maigre ont entraîné une importante dégradation du pouvoir d'achat des fonctionnaires qui ont cherché des compensations. Ainsi, à Loum, les conducteurs de motos-taxis sans permis doivent s'acquitter de taxes journalières auprès des gendarmes (1000 FCFA) et des policiers (500 FCFA) sur le trajet qui mène à Tombel. Cette pratique est localement connue comme le

buy your way qu'on pourrait traduire par laisser-passer (NKEDE, 2010). Les pots-de-vin perçus sur les irrégularités des transporteurs viennent opportunément compléter le salaire. Une certaine paix sociale est peut-être à ce prix (SAHABANA, 2003).

1.7 Le faible niveau de scolarisation des transporteurs

Les artisans et les professionnels du transport sont majoritairement non scolarisés. Le code de la route, en français ou en anglais, n'est pas forcément accessible (SAHABANA, 2003). Le contrôle technique obligatoire pour les transporteurs, lorsqu'il existe, est très souvent contourné par divers stratagèmes. Dans un contexte marqué par le « on va faire comment ? », il n'est pas étonnant que les artisans transporteurs à deux roues rechignent à se plier à la réglementation. Si personne ne le fait comment espérer que la classe la plus défavorisée le fasse ?

Tableau 8 : Niveau de scolarisation des *motos-taximen*

Niveau d'instruction moyen de chaque génération de moto		Répartition estimative des motos-taxis par niveau d'étude au Cameroun
Génération	Niveau d'instruction moyen	
1 ^{re} génération	Primaire et 1 ^{er} cycle de l'enseignement secondaire	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau primaire ou élémentaire : 60 % • Niveau secondaire 1^{er} cycle : 25 % • Niveau secondaire 2nd cycle : 10 % • Niveau supérieur : 5 %
2 ^e génération	1 ^{er} et 2 nd cycle de l'enseignement secondaire technique	
3 ^e génération	Primaire et 1 ^{er} cycle de l'enseignement supérieur	

1.8 L'impuissance « complice » des usagers

Ils ont également leur part de responsabilité ou, plutôt, d'irresponsabilité dans les drames quotidiens qui surviennent sur les routes. En acceptant d'être transportés par des véhicules surchargés ou présentant des risques visibles de dangerosité, ils doivent assumer leur choix. Certes, on peut invoquer le grand délabrement de la quasi-totalité du parc et une homogénéité dans les pratiques des transporteurs, qui les obligent à prendre de tels risques quand ils veulent se déplacer. Mais dans ce cas, la responsabilité majeure ne doit-elle pas être imputée à la collectivité tout entière et à ses représentants que sont les pouvoirs publics ? On ne peut ici faire fi de la médiocrité des équipements routiers, de l'absence de

signalisation, de la parcimonie de l'éclairage nocturne, de l'inexistence de voies réservées aux piétons et aux deux-roues, toutes choses résultant de la faiblesse et du détournement des ressources publiques. De même, on peut penser que la modicité des tarifs pratiqués par les artisans se fait au détriment de la sécurité routière. En fait, tous les acteurs trouvent leur compte dans le système en l'état : les artisans transporteurs cherchent à maximiser leurs recettes par un investissement moindre, des réparations minimales et un recours à la surcharge ; les fonctionnaires se rétribuent sur les irrégularités de ceux qu'ils devraient réprimer ; les usagers profitent d'un service au moindre coût (SAHABANA, 2003).

Au-dessus du système d'acteurs, les grands responsables pourraient bien se trouver dans la classe politique. Pourquoi en effet, s'attaquer à l'organisation d'un service que la puissance publique n'est pas en mesure d'assumer dans des conditions tarifaires aussi avantageuses (SAHABANA, 2003) ? Dans ce contexte d'insécurité ambiante, la stratégie adoptée par les motos et les autos pour rouler en sécurité (malgré des conditions qui peuvent paraître dangereuses) est extrêmement simple : faire attention à tout ce qui arrive devant et faire confiance à ceux qui sont derrière, en supposant qu'ils font attention à ce qui est devant. Cette stratégie est définie par Dirck et Molnar (1997) comme le système auto-organisé¹²⁹. En suivant ce principe, le flux des motos semble ne jamais s'arrêter (THUAN DO, SANZA, & DUTHEN, 2004).

¹²⁹ Les caractéristiques du système autorégulé sont : les rétroviseurs repliés pour diminuer la largeur de la moto, choisir le chemin le plus court sur les grandes artères, le non-respect des feux et des sens interdit. Les conducteurs règlent la vitesse avec des variations très faibles de trajectoire, les piétons traversent la rue n'importe où. Certains comportements sont très typiques comme le fait de traverser une rue malgré un flux de motos. On peut aussi constater que traverser une route consiste à marcher lentement sans hésiter, sachant que les motocyclistes et les conducteurs de véhicules ont le temps d'évaluer leur progression et de décider comment ils doivent les éviter.

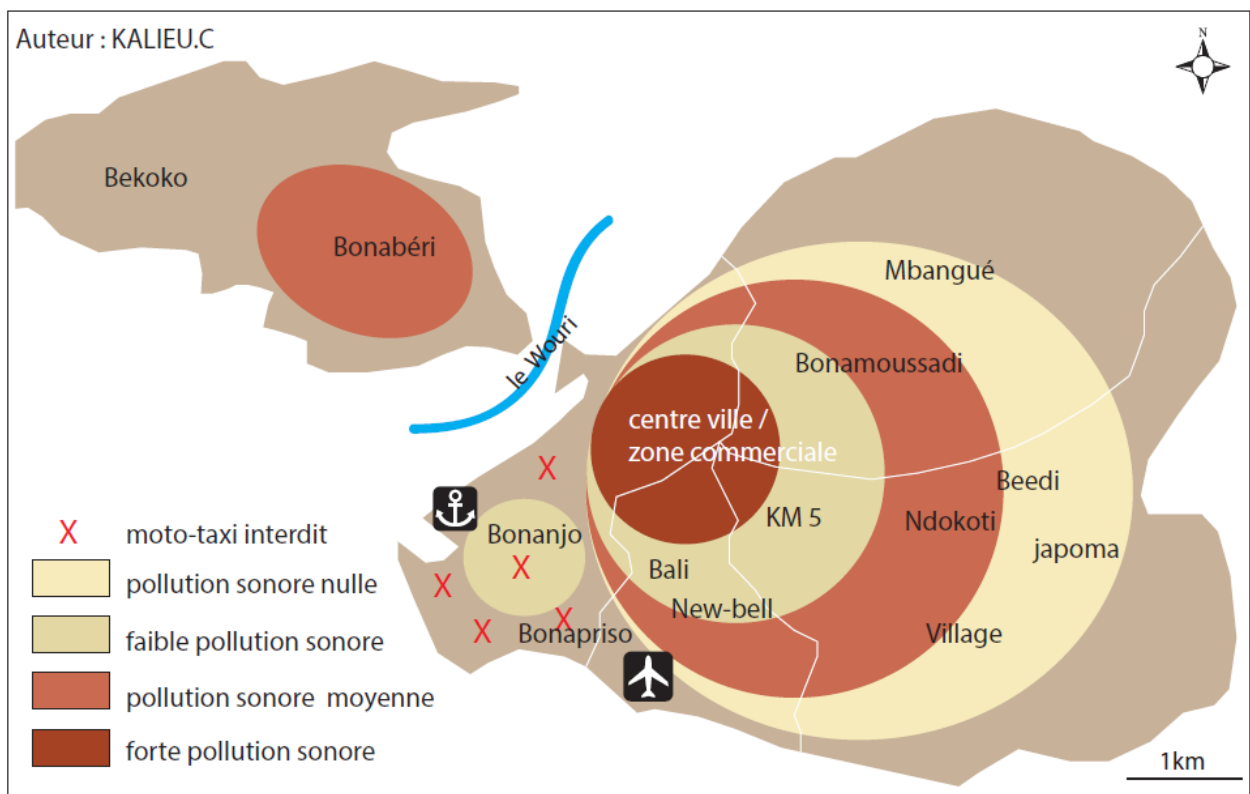
2 Les coûts environnementaux : les nuisances sonores et olfactives grandissantes

Les coûts environnementaux liés aux transports urbains sont nombreux : pollution de l'air, pollution des sols, pollution sonore (MIRABEL & REYMOND, 2013). Les nuisances sonores et olfactives sont celles qui affectent le plus les villes de Douala et de Bafoussam. La présence des motos les a fortement aggravées. De nos observations directes, on peut déduire qu'elles sont différemment ressenties. En périphérie, elles sont faibles ou quasi absentes : les populations interrogées à ce sujet dans les deux villes affirment redouter seulement les accidents ou les chutes à motos. La pollution atmosphérique¹³⁰ et le bruit se concentrent en centre-ville, où le trafic des motos est le plus important. À Bonabéri, où les motos lignes sont répandues, mis à part quelques coups de klaxon et des vrombissements ponctuels, la moto récolte toutes les faveurs des riverains. À Bafoussam, le constat est similaire dans les quartiers périphériques comme Ngouache. La nuisance liée à la moto est présente, mais concentrée dans le centre et sur les axes structurant où le trafic est important.

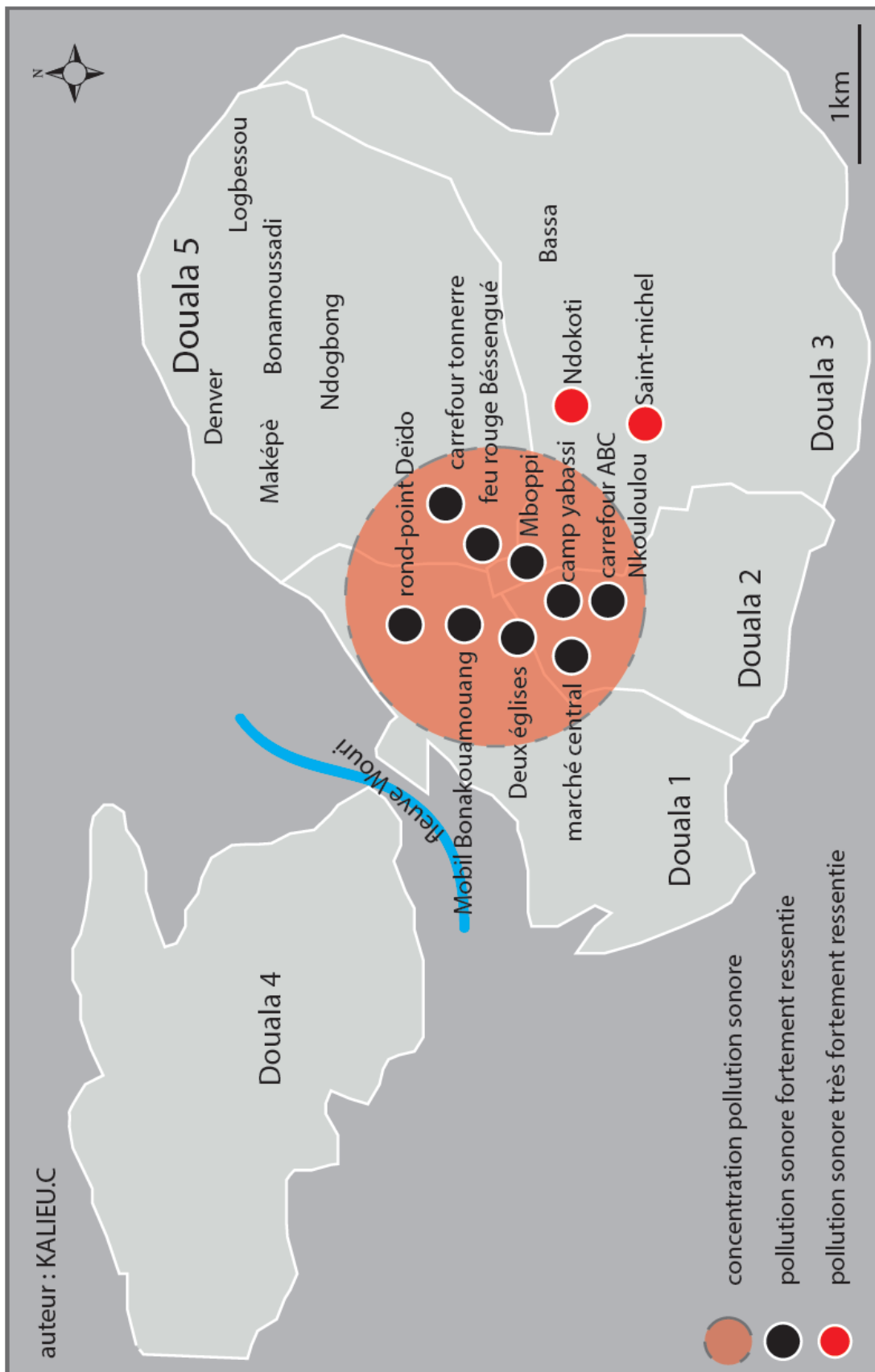
Les marchés de Douala (Central, Mboppi, Nkouloulou et Congo) sont les plus exposés à la pollution sonore et olfactive ; la densité du trafic et le ralentissement du fait des embouteillages favorisent l'émission des gaz toxiques et du bruit que tous les commerçants et les riverains trouvent assourdissant. Mais à force, déclarent-ils, ils ne font « même plus attention ». Du fait de la densité du trafic, les grands carrefours de Douala tels que : Deux églises, Boulangerie d'Akwa, Ndokoti, Ange Raphaël, Douche municipale, Rond-point Deïdo, École publique Deïdo, Bépanda Tonnerre, Mboppi, sont les plus exposés au bruit de la circulation. L'usage abusif du klaxon accentue encore plus ces nuisances. Leur intensité est variable : le matin, c'est le pic avec les grands départs ; l'après-midi on relève une relative accalmie ; le soir, avec les grands retours, les choses s'accroissent à nouveau. Ces nuisances très concentrées en centre-ville et sur certaines voies, ont des effets nuancés : les secteurs réservés aux activités administratives sont faiblement touchés, tandis que les quartiers commerciaux les ressentent intensément et de façon permanente.

¹³⁰ À Douala une étude de TRACTEBEL sur la qualité de l'air a détecté les polluants suivants : le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NOx), les hydrocarbures volatils (HCV), le dioxyde de soufre (SO₂) et l'ozone (O₃).

Les maladies, respiratoires, pulmonaires et cutanées, liées à la forte présence de la moto ne sont pas encore évaluées. Selon les autorités sanitaires, elles sont pourtant bien réelles même si aucune étude scientifique n'a établi le lien de causalité entre la présence des motos et l'apparition de certaines pathologies. Selon l'Agence Française de Développement (AFD), les conducteurs de mototaxis sont dix fois plus exposés aux problèmes respiratoires que les autres citoyens. Leur espérance de vie est de 40 ans contre 54 ans pour le reste de la population. L'activité de moto-taxi rend la santé des conducteurs vulnérable et précaire. De leur exposition permanente au froid ils risquent les maladies respiratoires (bronchite, asthme, pneumonie), de leur station assise ils risquent des maladies vasculaires (varice).



Carte 27 : Perception de la pollution à Douala



Carte 28 : Les carrefours pollués de Douala

3 Les coûts sociaux du *bend-skin* : la disparition des petits métiers

« Est-ce qu'un enfant veut encore aller à l'école ? Quand tu lui parles de travail, il va te dire de lui acheter la moto ? : ces propos tenus par de nombreux *motos-taximen* d'un âge avancé traduisent, à eux seuls, le risque social que fait courir le développement effréné de la moto-taxi au Cameroun. De surcroît, généralement déscolarisés tous les jeunes qui s'y adonnent compromettent leur avenir. Le bénéfice apparent qu'elle procure, en termes d'emploi et de réduction du chômage a un effet pervers. En fait une précarité grandissante s'installe et pire encore la disparition des métiers de proximité tels que la plomberie ou la menuiserie est à craindre. « Trouver un technicien à Douala est devenu un vrai problème » : pour cet entrepreneur, comme pour beaucoup d'autres qui nous ont confié leur inquiétude, il est de plus en plus compliqué de trouver un jeune qui veuille travailler : « Ils sont tous sur la moto ».

La manipulation quotidienne des pièces est plus attrayante pour eux qu'un véritable travail. Tous les jeunes ont tourné le dos à l'apprentissage, il trouve « ça » pénible et long. Les patrons de différents ateliers ne cachent plus leur crainte de ne pouvoir continuer leur activité du fait de la rareté de la main d'œuvre disponible. Sébastien et Janvion, entrepreneurs agricoles rencontré à Douala en mai 2015, nous ont avoué leur stupéfaction face à leur incapacité à convaincre des jeunes de travailler aux champs « logés, nourris et payés » : tous leurs employés, après quelques semaines, décident d'abandonner un emploi stable dans l'agriculture pour enfourcher la moto. La moto-taxi assure des petits sous « *qu'ils gagnent là à l'immédiat* ». Il y aura un moment où le Cameroun manquera de main d'œuvre qualifiée, parce que tous les jeunes seront sur la moto. Dans les zones rurales, comme Bafoussam, l'équilibre précaire entre moto et travaux agricoles se maintient ; les jeunes savent encore faire la part des choses : s'il faut déposer la moto pour « aller aux champs », ils le font, mais ce n'est pas le cas de tout le monde. Cette appréciation du rôle central de l'agriculture à Bafoussam s'explique par la pratique quasi systématique des travaux agricoles dès le plus jeune âge. Quelles décisions prendront les dirigeants camerounais lorsque la profession de *bend-skineur*, si on peut l'appeler ainsi, arrivera à saturation? Ce moment arrivera bien un jour, car à l'allure où les choses évoluent, il y aura bientôt plus de motos à Douala que de passagers à transporter.

3.1 Agressions et vols des motos et à bord de motos

Sans qu'on puisse en évaluer l'importance, il est certain que de nombreux passagers se sont vus détournés de leur destination et dépouillés par des « faux » *bend-skineurs*. En outre, les victimes des vols à la tire à bord des motos sont nombreuses. Les *motos-taximen* eux même sont parfois victimes des faux clients qui les attirent dans des coins obscurs pour les déposséder de leur engin. Malgré son prix en baisse, la moto n'est pas accessible à toutes les bourses. Des filières de braqueurs se sont donc, développées, qui agissent une fois la nuit tombée. Leurs points d'embuscades sont les axes mal éclairés. Ils surgissent de nulle part devant le chauffeur de moto qui pris de panique, marque un coup de frein brusque et se retrouve par terre. Il comprend généralement trop tard qu'ils s'agissaient de bandits. Selon de nombreuses victimes rencontrées à Douala, d'autres moins chanceux qu'eux sont morts à la suite de ces accidents provoqués, souvent écrasés par un automobiliste qui n'a pas eu le temps de freiner, ni pu les secourir. Certaines motos volées se retrouvent dès le lendemain en circulation comme moto-taxi. Les passagers ont compris la menace et se prémunissent comme ils peuvent : les femmes ne laissent plus pendre leur sac à main une fois à moto, les conducteurs évitent des passagers et des destinations suspectes, surtout à des heures tardives.

4 Moto-taxi : franche reconnaissance ou instrumentalisation politique

« La moto-taxi est devenue une affaire politique. La peur d'une révolte sème la panique chez les autorités. Pourtant, il faut un coup de force pour discipliner » (un officier de la gendarmerie à Douala en Février 2015).

4.1 Moto-taxi et « escorte » politique : la loi du marché

Les rapports entre les transporteurs urbains par moto et l'État sont très ambigus. L'étiquetage des *bend-skins* par les municipalités comme « des voyous » contraste avec l'instrumentalisation politique observée autour d'eux en période de campagne électorale. Les partis politiques les sollicitent en effet pour « faire monter leur cote et soigner leur image ». Par cette mise en scène, ils donnent l'impression d'être à l'écoute des couches sociales les plus défavorisées. Les conducteurs de motos les plus attentifs aux discours politiques, et donc les plus enclins à la mobilisation et à la manifestation, sont majoritairement des jeunes. Les seniors se contentent de jouer les observateurs. Ils ont payé

un lourd tribut aux manifestations publiques et politiques des années de braises. Ils ont à l'esprit un douloureux souvenir des années tragiques de combats « politiques vains », dont ils ont été témoins ou acteurs. Les jeunes qui n'ont vécu ces années troubles qu'à travers les témoignages, sont désormais motivés par l'appât du gain et la rentabilité, bien plus que par le discours « politico-politicien » qu'ils savent d'avance dépouillé de toute sincérité si ce n'est l'éternel « *Biya doit partir, il a déjà trop duré au pouvoir* ». Leurs aînés ont combattu pour le multipartisme, eux ils se battent pour survivre, quitte à jouer les super partisans du changement pendant la période électorale.

Parce qu'ils parcourent quotidiennement les gros titres de la presse, les *motos-taximen* sont très au courant des affaires publiques et politiques. Ils sont conscients que les politiciens se servent d'eux pour installer leur popularité et s'assurer une communication à bon compte dans les médias audio-visuels et les journaux. Nul n'est dupe et ne croit que les motos-taxis se battent sincèrement pour un parti donné. Ils sont là pour arrondir leur fin du mois et s'assurer un revenu supplémentaire, même si certains sont actifs dans des formations politiques afin de bénéficier - « *On ne sait jamais* » - d'une intervention salvatrice en cas de problème. Cette stratégie de couverture par l'adhésion au RDPC, certains *motos-taximen* l'ont adopté comme Raoul : « *moi, je marche toujours avec ma carte de membre du RDPC, on ne sait jamais ça peut toujours te sortir dans des situations ici dehors* » (Douala, Mai 2015). Pendant que les candidats aux élections visent une place à l'assemblée nationale ou dans une mairie, pour les autres c'est la quête d'un revenu complémentaire qui stimule. L'instrumentalisation des chauffeurs de motos n'est un secret pour aucun des acteurs¹³¹. Ils portent en triomphe tous les candidats qu'ils soient au pouvoir ou de l'opposition. Ce qui compte pour eux, c'est « *leur pointage* ». Les motos roulent pour « tous ceux qui payent bien ». Lorsque les leaders politiques veulent communiquer, les jeunes *bend-skineurs* et leurs motos-taxis sont mobilisés par centaines pour faire le tour des différents quartiers de la ville. Il suffit pour les acteurs politiques de leur offrir des tee-shirts du parti, du carburant et de la « motivation » (DJOUDA Y. , 2015).

¹³¹ Au Bénin, la coordination des taxi-motos de la Nouvelle Conscience a tenue en septembre 2015 son assemblée générale constitutive. Pour les zémijans le Président Iréné Koupaki est le seul valable à leurs yeux.

« Albert Dzungang, candidat de la Dynamique pour la renaissance nationale lance sa campagne à Douala. [...] celui qui se présente comme le candidat des « bend-skieneurs » est entouré d'une cohorte de conducteurs de mototaxis qui klaxonnent, crient et scandent son nom. Ils sont plus d'une centaine. La scène a aussi été observée lors du meeting du Mouvement progressiste du candidat Jean Jacques Ekindi, samedi dernier. Vêtus des tee-shirts de couleur blanche, les conducteurs de moto-taxi n'ont pas manqué d'accompagner le «chasseur de lion» lors de son premier meeting de campagne à Douala » (le quotidien Mutations, Blaise Djouokep, 2011). Etre ou devenir l'ami des motos-taximen est un gage de popularité pour les politiciens. Ils ont compris l'intérêt de les mobiliser pour accroître leur visibilité. Lorsque les motos-taxis sont présents en grand nombre, ils donnent une dimension toute particulière aux meetings politiques. Conscients de l'électorat que représente ce groupe social, de nombreux hommes politiques comme Foning, Nzete, Kenfack ou Bernard Njonga président du CRAC (croire au Cameroun), n'hésitent à pas à les solliciter en usant de séduction pour obtenir leur soutien.



Photo 38 : Bernard Njonga, président du CRAC, en campagne auprès des motos-taxis © B. Njonga 2015



Figure 16 : L'intérêt des politiques pour les motos-taxis est désormais continental © rfi.com et mondeafrique.com

4.2 Le cas Foning et « ses enfants »

Françoise Foning, l'ancien Maire de Douala 5^e avait bien compris l'intérêt de la récupération politique de cette masse électorale et s'appliquait à le faire savoir. Sa politique se résumait en un slogan : « 1 moto = 1 voix ». Les *motos-taximen* étaient ses « enfants » ; en retour ils l'appelaient affectueusement « maman ». Selon de nombreuses sources non vérifiées, mais crédibles, elle était propriétaire d'un parc estimé à plus de 5000 motos dans la ville de Douala, ce qui lui assurait une popularité et un soutien sans faille au près des *motos-taximen*. Pour saluer sa générosité, le président du GRASMOTA l'a désignée comme « *une femme de cœur, qui savait comprendre les motos-taximen ; elle était à l'écoute des pauvres, elle a sorti de nombreux jeunes du chômage en leur donnant des motos* ». Pour ménager cet électorat, la question du « problème des motos-taxis » ne s'aurait être abordé ouvertement par ces hommes et femmes dont les intérêts se trouvent ailleurs. Dans la commune de Douala 5^e, les *motos-taximen* étaient les véritables « maîtres de la cité » ; ils savaient que « la mère était là » pour les défendre. D'ailleurs, quelques jours seulement après sa disparition, les nombreux points stratégiques qu'ils « contrôlaient », à l'instar du carrefour Tonnerre (au quartier Bépanda l'un de ces fiefs politiques) a été repris par les forces de l'ordre afin de fluidifier la circulation. Ce lieu était devenu depuis de nombreuses années une gare routière de fait. Cette action a donc permis de libérer l'emprise publique des motos et

des autocars qui entravaient la circulation. Une telle opération aurait-elle pu être entreprise de son vivant ? Ce n'est pas certain.



Photo 39 : Au siège du GRASMOTA affiche en hommage à Françoise Foning © Kalieu 2015

4.3 Le cas Nzete et Nkenfack : ses princes de la cité

Depuis 2012, la communauté urbaine de Bafoussam a entrepris la professionnalisation de l'activité. Le délégué du gouvernement de Bafoussam a décidé de rassembler certains motos-taxis de la ville autour d'une association, dite ATUM pour Association des Transporteurs urbains par moto. Pour reprendre les mots de son parrain, sa mission est « *de les écouter, de les organiser et de les associer* », et d'ajouter « *Loin de les combattre, nous avons cherché à les intégrer dans le circuit du développement. Nous avons commencé par leur faire prendre conscience de leurs valeurs et de leurs lacunes. Ils ont de la valeur parce qu'ils exercent un métier dont l'utilité n'est plus à démontrer. Nous avons commencé par les associer à la recherche des voies et moyens pour résoudre ces problèmes en restant dans les règles établies* » (NZETE, 2012). Les missions d'ATUM sont :

- Assurer le bien-être des *motos-taximen*
- Créer et renforcer les liens entre les transporteurs urbains par moto et l'administration
- Mettre en place une mutuelle de solidarité pour faciliter l'acquisition des motos (depuis sa création l'ATUM a permis l'achat de 20 motos neuves)

L'association fonctionne avec 27 chefs de camps qui relaient auprès de leurs collègues les décisions prises en concertation avec l'administration. Pour maintenir la cohésion du groupe

et définir ensemble les actions à mener, elle tient une réunion hebdomadaire. Pour assurer la traçabilité des fonds qui lui sont alloués, elle a ouvert un compte à la banque de l'Atlantique. Les actions menées par l'ATUM depuis sa création sont :

- la formation au permis de conduire de 800 *motos-taximen*, l'objectif affiché étant d'atteindre 5 000 à terme. En 2012, la remise des permis a été l'occasion pour le délégué de rappeler les avantages de cette union : « *Messieurs les transporteurs urbains par moto de la ville de Bafoussam, vous êtes à l'honneur en ce jour. Vous ne vous êtes pas trompés en choisissant Madame Nkenfack et moi comme vos marraines et parrains [...]. Nous sommes ensemble ! Nous serons toujours ensemble, nous agirons toujours ensemble pour bâtir cette ville. La ville de Bafoussam nous regarde, nous sommes porteurs d'espoir* ».
- l'organisation des mariages collectifs pour les *moto-taximen*. Pour le parrain des ATUM, Emmanuel Nzete, il est souhaitable de « *célébrer le mariage des transporteurs par moto-taxi, afin de les responsabiliser davantage. Nous estimons précise-t-il qu'un transporteur par moto-taxi, qui est bien encadré par son épouse commet moins d'accident de la circulation. En plus, nous avons confié à l'ATUM l'action d'appui à la lutte contre l'insalubrité, le banditisme et l'insécurité* ».

Pour le délégué du gouvernement de Bafoussam, les membres de l'ATUM sont « les princes de la cité », à cause de leur implication dans la lutte contre le désordre urbain. À ce titre il les engage à plus de responsabilités et la recherche de la paix pour le développement de la ville. Pour Nzete les *motos-taximen* sont « *exceptionnels, vous êtes les pionniers [...] en matière de transport urbain par moto dans notre pays leur dit-il.* ».



Photo 40 : Marque de reconnaissance des membres d'ATUM à Nkenfack © Kalieu 2015

L'activisme du délégué du gouvernement dans l'ATUM, et le passage sous silence des autres syndicats est paradoxal. Pour les autorités de la ville et ces derniers, la création de l'ATUM fut un calcul purement politique car son objectif caché était la constitution d'un électorat solide. C'est toujours ce qui justifie toute l'attention qu'on lui accorde. Il s'agit, via l'ATUM, de montrer que les motos sont une véritable source d'ascension politique pour peu qu'on use de la bonne approche en leur faisant croire qu'on s'inquiète réellement de leur sort. En fait, il s'agit bien sûr d'obtenir la fidélité de ceux qui ont bénéficié des retombées de l'ATUM.

4.4 La reconnaissance suprême

Même au plus haut sommet de l'État, le président de la République a compris que les jeunes *bend-skineurs* constituaient une force sociale qu'il conviendrait de manager avec tact (DJOUDA B. , 2015). Deux de ses discours, prononcés en 2013 et 2014 sont là pour le rappeler. Il a déclaré au cours de son allocution « *Prenant l'exemple, l'an dernier, des motos-taxis, qui ont un rôle social évident, j'avais souligné la nécessité de l'organisation de cette profession. Je suis heureux de constater que les services de l'État, après consultation avec les intéressés, ont mis au point un programme collectif d'encadrement. De la sorte, les motos-taxis pourront s'impliquer davantage – et mieux – dans nos projets de développement national. Ce programme touche à différents aspects de l'exercice de cette profession, notamment à la formation, à la gestion et à l'organisation. Peut-être pourra-t-on s'inspirer de cette expérience pour l'appliquer à d'autres activités du secteur informel.* ».

À la suite de son discours de 2013, les conducteurs de motos avaient manifesté leur soutien par une forte mobilisation, environ 5000 motos-taxis s'étaient rassemblés pour cet évènement tenu en présence des membres du gouvernement et de plusieurs ministres, dont le secrétaire général de la présidence de la République représentant personnel du chef de l'État. Pendant cette mobilisation, les jeunes *bend-skineurs* avaient présenté le président de la République du Cameroun comme le 1^{er} *bend-skineur*, le « capitaine des motos-taxis ». À ces milliers de jeunes, le secrétaire général de la présidence a traduit les remerciements et les encouragements du président de la République en ces termes : « *Il est pleinement conscient du courage dont vous faites preuve tous les jours pour faire vivre vos familles respectives [...] Le président de la République reconnaît le rôle social éminent qui est le vôtre [...] Il m'a dit de vous dire : « soyez fiers de ce que vous êtes, soyez fiers de ce vous faites ».* Le

président de la République vous considère comme des responsables. Comportez-vous comme des responsables. Être responsable signifie que vous devez respecter les lois et règlements de la République, le code de la route, le port des casques. On ne vous le demande pas pour vous brimer, car une société ne peut fonctionner sans règles... Faites bien votre travail.» (Cameroon Tribune, 2013). Une double lecture de ces encouragements peut être faite : une sensibilisation des motos-taxis sur la nécessité d'exercer leur activité dans les règles prescrites, une manipulation de cette masse en quête de reconnaissance et de confiance. Mais un message d'encouragement et de bravoure ne peut-il pas conduire certains motos-taxis à un sentiment d'impunité, donc, à des comportements répréhensibles, augmentant la délinquance et les incivilités qui sont déjà légions ?

Cette glorification de leur métier par la plus haute autorité de l'État est un couteau à double tranchant qui peut prendre la forme d'une véritable prise de conscience collective ou d'un laisser-aller et d'un laisser-faire généralisé, qui renforcerait la situation déjà chaotique de la sécurité routière. Ces propos venant des autorités qui incarnent la République n'est-elle pas une forme de légitimation du travail précaire ? Comment comprendre alors que l'on demande à des jeunes gens de « faire la moto » quand on sait que c'est une activité de survie ? Est-ce un aveu de l'incapacité actuelle de l'État de proposer une alternative à tous ces jeunes en quête d'un avenir meilleur ? La moto-taxi est véritablement le cheval de Troie des politiciens. Cette reconnaissance ou cette « mise à contribution à des fins personnelles » par le politique d'une activité qui a toujours été jugée « dangereuse », « nocive », traduit bien l'instrumentalisation très stratégique d'une force sociale qui peut mener à tout moment à une « société bloquée ». Les *motos-taximen* incarnent un étrange paradoxe : rejetés le jour puis adulés et « apprivoisés » le soir. La quête de popularité contraint le politique à un discours hypocrite dans lequel il ne tarit pas d'éloge sur l'utilité de la moto-taxi (DJOUDA B. , 2015).

SECTION VIII. Conclusion du chapitre III

La moto est un phénomène qui connaît une véritable mue, elle devient inévitable pour la variété des services qu'elle offre. Ce n'est plus un phénomène transitoire comme les prévisions l'avaient annoncé. Ce chapitre a mis l'accent sur l'organisation et le poids de l'activité moto-taxi. Alors qu'il est communément admis que les *motos-taximen* sont peu ou pas instruits, ils ont réussi à s'adapter et à ajuster leurs dessertes aux spécificités des territoires. Ils ont décliné leur offre de service à l'envi afin de satisfaire la demande. Par cette mutation, ils s'assurent la bénédiction et le soutien de la population ; ils sont désormais liés à elle par un contrat de confiance. L'activité moto-taxi que nous avons voulu décrypter dans ce chapitre nous montre un visage hétéroclite loin des stéréotypes. Nous avons découvert qu'il existait de nombreuses catégories de *motos-taximen* et que chacune d'elle se revendique différente et singulière. En effet, le transport par moto concerne tout le territoire urbain et cette couverture est des plus complexes. Elle comprend des sous-ensembles : dessertes urbaines, périurbaines, et rurales. Ce chapitre a mis en évidence le drame silencieux qui se cache derrière l'activité de moto-taxi. En effet, les accidents sont légions et la précarisation de cette masse laborieuse est croissante. Le développement de la moto fragilise la structure sociale et sociétale tout entière. Par l'usage ou leur refus du frein elle est devenue la véritable maîtresse de la route, au grand dam des piétons qui par ailleurs, la plébiscitent. La disparition des métiers de l'artisanat de proximité est encore peu évaluée en l'état actuel, mais nul doute que l'essor de la moto y soit pour beaucoup. Groupe de pression ayant l'avantage de l'effectif et de la solidarité, la moto-taxi est aussi au cœur des jeux de pouvoir politique. Pour des raisons électorales inavouées et pour la santé financière des communes de nombreux lobbies s'activent autour des motos. Cette attention présage une instrumentalisation de ce groupe qui compte désormais parce qu'il est une « force de frappe ».

Nous avons montré dans ce chapitre que la moto-taxi était au centre d'un véritable circuit de production et le berceau d'une économie spécialisée. En effet, dans le sillage de leur durcification une dizaine de métiers sont nés, qui se maintiennent par la seule présence des motos. Certes, les effectifs concernés sont difficilement quantifiables, mais il n'en demeure pas moins que les résultats de l'étude de l'organisation interne des motos-taxis viennent

nuancer ce qui est admis jusqu'ici comme la caractéristique première de l'économie populaire : la désorganisation. Nous pouvons conclure que chaque moto n'est qu'un pion d'un grand puzzle aux nombreuses pièces. Cette description de l'activité moto a été à l'origine de nouvelles questions de recherche. Après avoir analysé leur capacité à s'organiser et à structurer leur métier pour qu'il soit plus rentable, nous avons souhaité savoir ce qu'il en était des points de stationnements qu'ils occupaient. La réponse à cette question constitue l'objet de notre 4^e chapitre consacré à l'étude des zones « conquises » par la moto.

CHAPITRE IV. DIAGNOSTIC DES « TERRITOIRES » CONQUIS PAR LA MOTO

Dans le chapitre précédent, nous avons mis en perspective la moto-taxi en tant que métier, groupe social et instrument de lobbying, ce qui nous a permis de saisir son mode de fonctionnement, d'apprentissage et les innovations qui ont affecté l'activité ces dernières années. Dans ce quatrième chapitre, nous allons restituer l'analyse des données relatives aux « territoires » de la moto. Ce corpus a été constitué en quatre temps, en prenant pour référence la méthode développée par Thibaud et Grosjean¹³² pour effectuer une observation *in situ*, à savoir : l'observation préliminaire, le parcours commenté, l'observation secondaire et enfin la vérification des données.

Pour élaborer une cartographie précise des espaces de la moto, qui occupe anarchiquement les carrefours, les rues et les places publiques (ASSOGBA G. , 2012), nous avons repris et adapté cette méthode à notre terrain d'étude. Nous avons donc analysé chaque espace en quatre étapes : l'observation préliminaire ou la prise de contact avec le terrain, la cartographie et la photographie des lieux, l'observation interrogative des acteurs sur leur choix de localisation, l'observation critique pour endiguer la subjectivité. Celle-ci nous a été fort utile ; elle a permis de vérifier nos premières données, et de les ajuster si nécessaires.

Nous ne traiterons pas ici de l'intégralité de la ville. Nous nous sommes concentrés sur des espaces de proximité, qui nous paraissait plus propices au recueil de données à même de fournir des explications sur les externalités spatiales et la mise en danger des autres usagers, notamment les piétons. De plus, les micro-espaces recèlent des données sur le niveau d'encombrement de la voie publique, voire de son appropriation par les *motos-taximen*. Par souci de précision et de rigueur, seul l'hypercentre, qui concentre de nombreux stationnements et un trafic important, a fait l'objet de nos préoccupations. Nous, nous sommes focalisés sur les intersections, les carrefours, et les voies occupées longitudinalement par les motos.

¹³² Dans leur ouvrage *l'espace urbain en méthodes* publié en 2001.

SECTION I. La rue comme support des activités urbaines

« Ils ont réussi à « apprivoiser » un espace pour en faire leur territoire propre » (Meissonnier, 2007).

Chacun d'entre nous en a fait l'expérience : une ville, c'est d'abord ses rues. La rue peut-être aimable, revêche, prétentieuse, accueillante, colorée, animée, déserte, triste, elle offre mille et un visages. Avec la multiplication des déplacements quotidiens, la qualité de la rue est souvent ramenée à sa seule fluidité (PAQUOT, 2006). Pourtant, la prolifération des motos-taxis a conduit à nuancer le poids de ce critère, dans la mesure où la multiplication des stationnements a entraîné un encombrement imposant diverses reconfigurations. La localisation des points d'arrêts des motos dans l'espace urbain atteste bien qu'elle répond à une logique spatio-temporelle en phase avec des intérêts économiques, mais aussi de sociabilité (ASSOGBA G. , 2012).

1 Du contrôle et de l'appropriation des « micro espaces »

Le fouillis général des rues africaines cache un système autorégulé. Ceux qui savent le maîtriser en font un espace homogène du point de vue de son utilisation. L'appropriation tacite de la rue n'est rien d'autre qu'une forme de représentation que les usagers se font de leur espace urbain en fonction des réalités et des singularités socio-économiques qui s'imposent à eux (ETONGUE & SOUMAHORO, 2010). En Afrique, la rue apparaît moins comme un lieu de passage et de circulation que comme un espace investi au quotidien par un ensemble d'activités sociales, économiques, politiques et religieuses. Partagée par une multitude d'acteurs publics et privés, elle est aussi objet de conflits en raison même de la promiscuité d'usages difficilement compatibles. Les politiques d'ajustement structurels (PAS) ayant jeté des milliers d'employés dans les rues, au sens propre, elle est devenue le réceptacle d'un ensemble d'activités économiques spontanées et le plus souvent non déclarées à l'État (FOUCHARD, 2006). Pour saisir cette opportunité illimitée d'affaires qu'est la rue, les conducteurs de motos, confrontés à des logiques de rentabilité, ont développé des stratégies pour contrôler et s'approprier des portions du territoire urbain. Ils ont choisi de se localiser à proximité des marchés et établissements publics, sur des places animées, à proximité des pôles d'attraction comme les zones d'activités et les carrefours stratégiques

de forte affluence, générateurs de flux de passagers. Ainsi, les usagers comme les opérateurs de moto-taxi ont jeté leur dévolu sur des lieux favorables à la mobilité des personnes et des biens, en faisant d'eux des micro-espaces conquis. Comme Lévy et Lussault (2003), nous constatons que ces « micro-espaces » où la moto domine relève une organisation et un attribut de possession ou d'identification. En effet, chaque groupe de moto inscrit ses marqueurs et ses identifiants, signifiant ainsi une occupation exclusive, préétablie et, bien qu'aucune règle ne soit dictée ou préétablie, le respect des espaces conquis est réciproque.



Photo 41: Exemples d'appropriation à Bafoussam © Kalieu 2015

Cette appropriation et ce contrôle correspondent bien à la vision de Lefebvre (1974) qui considérait que l'appropriation était la transformation d'un espace afin de servir les besoins de ses occupants.

2 La diversité des rues

Les voies se divisent en quatre grandes catégories, à savoir, par ordre d'importance pour la circulation : les voies de desserte, les voies de distribution, les boulevards et les autoroutes (CHARMES, 1998). En fonction de leur localisation, nous pouvons identifier : les rues institutionnelles souvent centrales ; les rues commerciales, davantage à la périphérie et proches des marchés publics ; les rues résidentielles, pour les quartiers aisés qui jouxtent le centre ; et enfin les rues des bidonvilles. Ces différentes voies engendrent ou traduisent des sociabilités différenciées qui s'expriment par la multiplicité des activités et par leur enchevêtrement (LAFARGUE, 1997).

Les rues du centre-ville, celles des quartiers riches, des quartiers des classes moyennes ou des quartiers populaires n'ont donc pas le même sens ni surtout la même utilité. Elles ne vivent pas de la même façon et ne se vivent pas semblablement. Certaines ne sont que des lieux de passage, parce que fades et impersonnelles, dépourvues de toutes les animations.

D'autres sont des lieux de vie où les citoyens prolongent volontiers leur séjour. La rue est un espace ni public, ni privé, en raison même des jeux sociaux multiples qui s'y jouent (ibid.). Pourtant, tout en accentuant sa vocation de bien commun voué au service de tous, elle se privatise inexorablement, appropriée qu'elle est par une multitude d'organisations (TOUSSAINT, 2003).

L'observation des activités informelles dans les rues et l'estimation de leur densité font ressortir trois types d'espaces nécessitant une considération spécifique : les centres villes, les carrefours et les quartiers résidentiels. Les centres villes sont incontestablement les quartiers par excellence de l'encombrement de la rue, des trottoirs, voire des chaussées par les activités de proximité ambulantes et sédentaires. Les entrepreneurs informels ainsi que les motos-taxis se sont installés le long des rues qui conduisent vers les marchés, sur les chaussées ou sur les trottoirs jusqu'au pied des immeubles, cherchant à capter une clientèle de passage.

SECTION II. Les trames viaires de Douala et Bafoussam : typologie et fonction

Le réseau routier du Cameroun est constitué des routes nationales, provinciales, départementales et rurales. L'objet de cette partie est d'établir une catégorisation des voies urbaines et de ses relations avec la sécurité routière dans les villes de Douala et de Bafoussam, à partir d'une analyse de la littérature à visée opérationnelle sur le sujet (guides, études accidentologiques), puis de poser un diagnostic des voies à l'aide des grilles d'analyse¹³³. Ce diagnostic a permis d'évaluer, le gabarit de la voie, les occupations, le stationnement, le niveau d'encombrement et *in fine* la fonction réelle de la voie. Ce choix méthodologique est en étroite corrélation avec les recherches menées sur le déroulement des accidents. La typologie cherche en outre à prendre en compte de manière intégrée différents critères de différenciation des voies, l'articulation entre leurs fonctions de réseau et de territoire. Au critère du gabarit est adjoint l'intensité des interactions entre la rue et le « territoire des motos ». Le croisement de ces différentes données permet l'identification de cinq grands types de voies dans la ville, dont les ruelles ou pistes constituent le dernier échelon (GIBERT, 2014). Chaque type de voies a été décrypté en suivant une méthode d'analyse visuelle fondée sur des passages répétés qui nous ont permis d'établir avec précision les caractéristiques de chaque voie.

1 Douala : une trame dense avec un maillage irrégulier

À Douala, la trame coloniale (autour de Bonanjo) est devenue le centre administratif ; Akwa et Bali sont désormais des quartiers commerciaux et résidentiels. La trame postcoloniale, quant à elle, correspond exclusivement aux quartiers d'habitations. Les rues de Douala s'inscrivent au sein d'un système viaire caractérisé par la prédominance des voies dépourvues de revêtement bitumé qui servent à la desserte locale ou de proximité. De surcroît, si 450 des 1800 km de route de Douala sont bitumées ou pavées en pierre, à peine 10 % peuvent être considérées comme en bon ou moyen état. Il en résulte de lourdes difficultés de trafic, en particulier sur les axes d'accès au port et aux zones industrielles, sur lesquels la vitesse moyenne ne dépasse pas 10 à 15 km/h. Cet état de dégradation générale du réseau routier de Douala s'explique par quatre principales raisons : des conditions

¹³³ Il ne s'agit pas d'abandonner la hiérarchisation fonctionnelle des voies, la logique des déplacements guidant fortement l'aménagement d'un réseau, mais de l'affiner et de développer (autour d'elle) une classification des voies plus opérationnelle, prenant en compte d'autres dimensions de l'espace urbain.

naturelles très défavorables, une forte croissance urbaine, une nature du trafic endommageant les voies et une carence financière limitant les investissements et la maintenance pendant des années (AFD, 2013). Douala a des handicaps géologiques, climatiques et topographiques importants. Baignée dans un climat tropical très humide (4 à 6 mètres de pluie par an), la ville repose sur un sol calcaire et occupe une presqu'île assiégée par les eaux et la mangrove, entre le Wouri et la Dibamba. Il en résulte, une végétation abondante qui parvient même à percer les couches de béton. Enfin, la surface très plane de la ville entrave l'écoulement naturel des eaux. Cet ensemble de circonstances nécessiterait une maintenance fréquente des infrastructures, ce qui coûterait chère. De plus, les poids lourds (environ 8% du trafic total) en provenance ou à destination du port de Douala, situé au cœur de la ville, constituent un facteur de dégradation supplémentaire de la voirie.

2 Les axes interurbains : la P 14 et la RN 3

La route provinciale 14 et la nationale N3 sont les principales voies à vocation interurbaine qui desservent la capitale économique. Elles sont formées de deux sections : interurbaine et intra-urbaine. La section interurbaine assure une fonction de distribution ou d'échange. La P14 dessert ainsi essentiellement les quartiers nord (Kotto, Bonamoussadi) du 5^e arrondissement. La Nationale N3, qui traverse la ville d'Est en Ouest, constitue l'élément principal du réseau routier de l'agglomération doualaïse. Elle assure l'interface entre le réseau national et municipal et permet la desserte directe du centre-ville. La grande majorité des poids lourds de la ville l'empruntent pour accéder au port ou aux zones industrielles de la ville, comme celle située sur la rive Ouest. Les prolongements Est et Ouest de la N3 constituent les deux seuls axes structurants des deux zones d'extension urbaine où se côtoient habitat, activités commerciales et activités industrielles (AFD,2013). Cette situation fait donc coexister un important trafic lourd avec un trafic urbain local dense. Le projet d'aménagement des entrées Est et Ouest vise toutefois à restaurer des conditions de circulation qui soient compatibles avec l'environnement urbain en permettant la coexistence des fonctions suivantes :

- Axe de trafic lourd pour l'accès au port et aux zones industrielles¹³⁴
- Fonction de pénétrante et de trafic inter-quartiers, représentant plus de 50% du trafic.

¹³⁴ Correspondant à 20% du trafic, il est principalement caractérisé par près de 1 000 poids lourds qui empruntent la voie chaque jour selon des études de l'AFD.

- Desserte locale des espaces dédiés à l'habitat et aux activités économiques diverses (marchés, commerces), représentant 30% du trafic total.



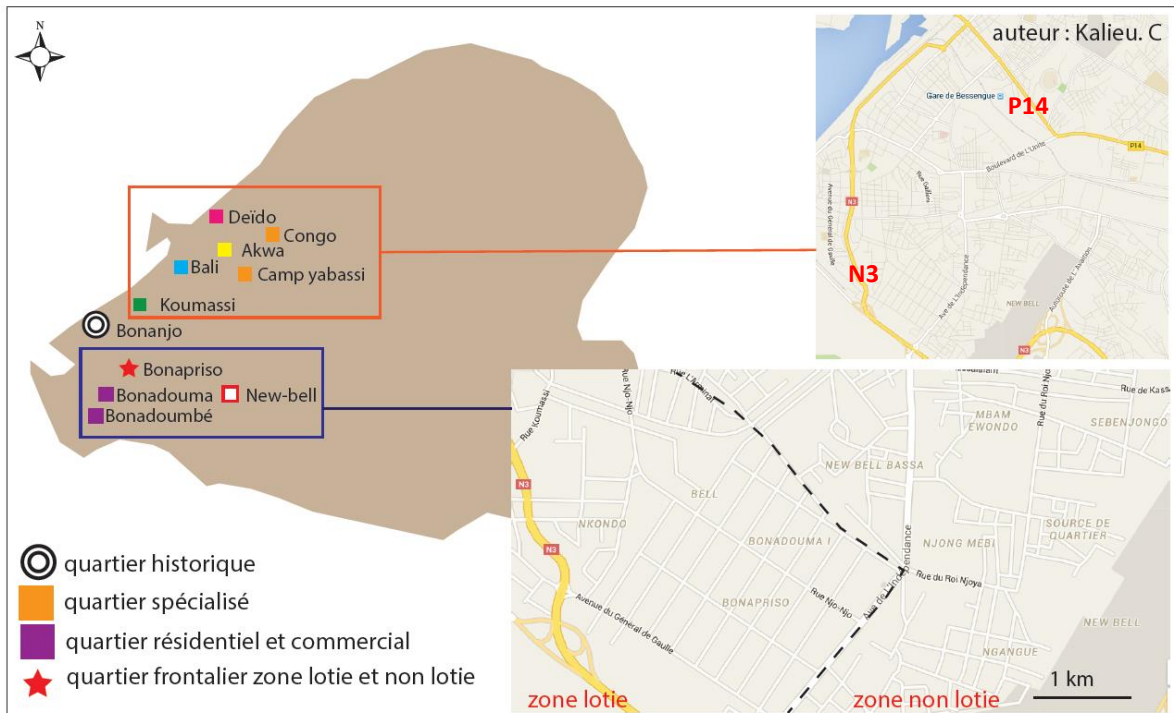
Photo 42 : Travaux d'aménagement de l'entrée Ouest et Est de Douala © ministère des travaux publics du Cameroun 2015

2.1 Les voies centro-commerciales

Le second type de voies dans la hiérarchie du réseau viaire de Douala correspond aux « voies métropolitaines » (GIBERT, 2014). Cette dénomination traduit leur importance en termes de polarité, de centralité et de concentration d'activités, mais affiche également leur valeur symbolique : les voies commerciales jouent un rôle de vitrine de la modernité urbaine. Ces longues voies structurées autour du port ont pour fonction principale la liaison efficace entre les différents quartiers de la métropole, plus spécifiquement dans les quartiers centraux et péri-centraux. Ces voies commerciales héritées de la période coloniale française forme un plan en damier avec des voies rectilignes. Elles sont aujourd'hui confortées dans leurs fonctions circulatoires par des prolongements qui ont constitué les vecteurs fondamentaux de l'extension urbaine actuelle. Toutes les voies de la ville se greffent à ce réseau historique, qui a déterminé les premières occupations urbaines.

À mesure que l'on s'éloigne des quartiers centraux, leur trame devient plus lâche. Ces voies commerciales sont ceinturées à l'Est par la RN3 et, à l'Ouest, par l'avenue de l'Indépendance et du Dr Jamot. Ces voies commerciales regroupent les quartiers Akwa, Bali, Koumassi, Bonapriso, Bonadoubé, Bonadouma, vallée Bessengué, Congo et Camp Yabassi. Le trait caractéristique de ces rues reste leur activité commerçante, qui contribue à renforcer leur centralité et leur attrait. Leurs trottoirs sont souvent intégralement occupés par des stands de commerces débordant souvent sur la chaussée. Le gros de l'activité commerciale se trouve néanmoins autour d'Akwa et de Bali qui, concentrent les principaux magasins de la ville. Une spécialisation de la trame commerciale s'est faite au fil du temps : autour de camp Yabassi, on trouve les pièces détachées automobiles ; à Bali et Koumassi se sont les bureaux et les hôtels qui prédominent ; Congo, quant à lui, reste un marché de gros avec ses ateliers spécialisés en maroquinerie et bijouterie. Bonadoubé, Bonadouma et Bonapriso, partagés entre fonction résidentielle et commerciale, constituent le lieu de prédilection des supermarchés, des boulangeries, des magasins de prêt à porter et des meilleurs restaurants. Les interactions sont fortes entre la chaussée et les activités économiques riveraines qui occupent tous les espaces disponibles, à l'ombre des grands magasins. La morphologie urbaine y connaît des transformations rapides, conduisant à un processus de verticalisation. Ces voies métropolitaines constituent des sites privilégiés pour l'érection de tours de taille

intermédiaire. Leur construction accentue encore l'effet de coupure entre le bâti riverain et les quartiers inscrits en profondeur, qui ne bénéficient que d'une faible ouverture directe sur la voie, si ce n'est par les petites entrées de ruelles, de moins en moins visibles à mesure de l'élévation du bâti, qui viennent s'y greffer entre deux bâtiments (GIBERT, 2014). Ces rues commerçantes sont extrêmement animées, mais de plus en plus concernées par la concurrence entre leur fonction de réseau et leur fonction de territoire.



Carte 29 : Localisation des voies centro-commerciales de Douala



Photo 43: Deux rues centro-commerciales à Douala © flickr.com

2.2 Les voies secondaires péri-centrales : pour une desserte indirecte des quartiers

Une voie secondaire désigne une route située en périphérie d'une agglomération, supportant un trafic pendulaire relativement élevé reliant des secteurs résidentiels et des pôles d'activités (PATTE, 2014). Les rues secondaires péri-centrales de Douala forment un réseau de plus en plus entremêlé à mesure que l'on s'éloigne du noyau ancien. Ces voies se situent dans le prolongement des quartiers commerciaux ; la trame qu'elles constituent est un mélange de voies rectilignes où les voies secondaires se sont greffées en suivant le tracé des habitations spontanées. C'est le cas à New-Bell et à Brazzaville où le réseau routier est très sinueux ; le plan en damier du centre-ville disparaît au profit d'une informalité : À Douala, le quartier Bonapriso marque la limite Sud entre la zone lotie et la zone non-lotie.

Les rues péri-centrales secondaires constituent l'échelon le plus incomplet dans la hiérarchie de la trame viaire de la ville ; à la différence des rues commerciales parfaitement maillées, les rues péri-centrales sont souvent entrecoupées ; leur trame irrégulière fait apparaître des « fins goudrons¹³⁵ » pour signifier la limite de la zone bitumée. Ces rues péri-centrales datent de la période postcoloniale. Elles ont majoritairement été construites dans les années 1970, pour connecter les quartiers périphériques au noyau historique. Grâce aux opérations d'aménagement de la mission d'Aménagement et d'Équipement des terrains urbains et ruraux (MAETUR), au Nord de la ville, ces nouveaux quartiers (Kotto, Bonamoussadi) ont bénéficié d'un plan en damier.

Les rues péricentrales restent peu larges, si bien que leur gabarit ne permet pas un trafic intense et fluide. Bordées par de petits trottoirs, elles accueillent à la fois des fonctions commerciales et résidentielles. Le bâti riverain, exclusivement fait de maisons, n'exclut pas la transformation des façades en « boutiques » ou en « vente »¹³⁶. Les voies périurbaines faiblement maillées assurent principalement la desserte des quartiers et facilitent leur articulation avec les artères structurantes : le boulevard de l'Unité, l'avenue de Japoma et la provinciale 14. Elles se structurent en outre autour des grands carrefours que sont Ndokoti,

¹³⁵ Le plus connu des fins goudrons est « fin goudron Bépanda » : à cet endroit le bitumage de la voirie s'est arrêté depuis de nombreuses années, ainsi tout le quartier est désormais appelé fin goudron.

¹³⁶ Vente : diminutif de « vente à emporter », expression camerounaise qui désigne un bar de quartier où l'on peut acheter et consommer des sodas et de la bière fraîche.

École publique, Total village, Saint-Michel, Shell new-bell, Tonnerre. Ces rues secondaires polarisent les services publics de proximité, notamment les écoles et les commerces du quotidien. Leur riveraineté ou leur « adhérence » est donc très importante et se rapproche de celle des ruelles, qui viennent directement s’y raccorder (GIBERT, 2014).

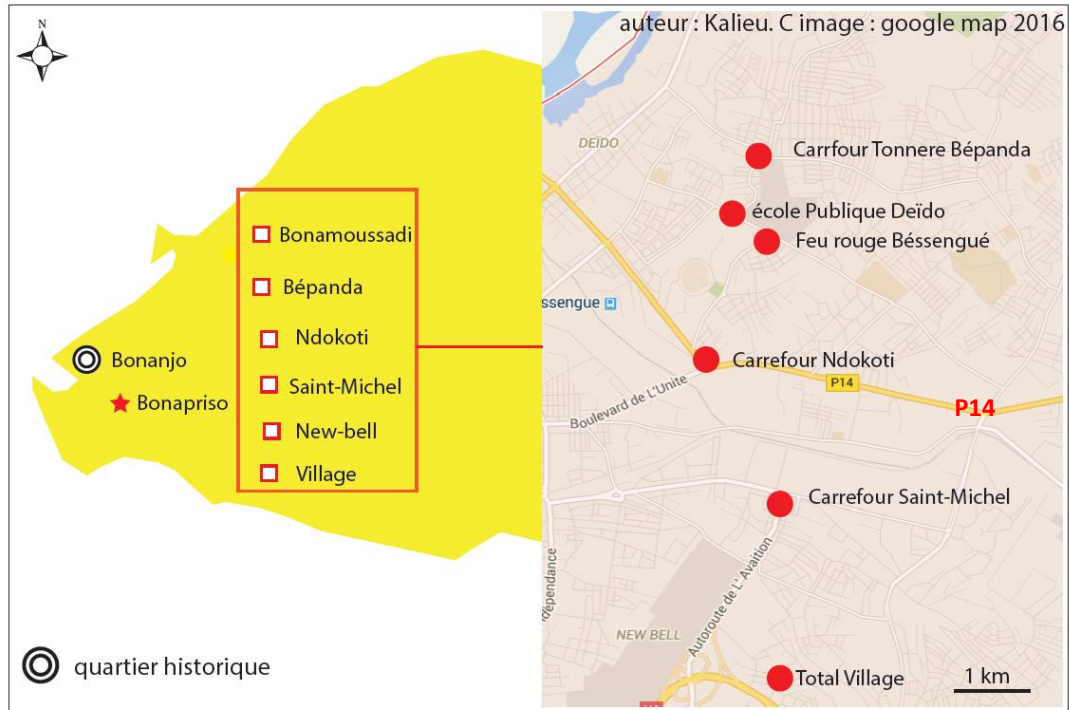


Photo 44: Une voie péri-centrale à Douala © Kalieu 2013

2.3 Les ruelles de proximité : pour une desserte locale des sous-quartiers

À l'interface entre les sphères publique et domestique, la figure des ruelles est inscrite au cœur des représentations. Elles ont en commun leur étroitesse (initialement associée à une métrique strictement piétonne) et leur absence de revêtement. Elles résultent de l'action souvent conjuguées d'acteurs privés (en l'occurrence les lotisseurs coutumiers, d'opérations de restructuration inachevées) et de modes de vie communautaires favorisés par l'exiguïté des rues (ibid.).

Les ruelles de proximité constituent le dernier échelon du réseau viaire de Douala : on peut les qualifier de voirie tertiaire ou de desserte. Globalement inférieures à 7 m de large et sans trottoir, elles accueillent une voie unique et sont généralement accessibles aux seuls piétons et deux-roues, parfois au passage d'une voiture pour les plus larges d'entre elles (ibid.). Dans certains cas, leur gabarit permet à deux voitures de se croiser. Malgré cette échelle réduite, elles représentent 75% des voies de Douala et constituent l'ossature essentielle pour la structuration des quartiers de la ville. Leur maillage en toile d'araignée assure l'accès à chaque domicile, à la différence des voies secondaires, qui garantissent uniquement l'accès à « la route ». Grâce aux ruelles, de nombreuses zones sont ainsi accessibles ; elles constituent alors de véritables « voies territorialisées ».

La hiérarchie incomplète du réseau viaire péri-central fait de ces ruelles des axes directement reliées aux seules rues passantes de leur îlot, ce qui multiplie la présence de petits « chemins » au détriment d'un réseau clairement hiérarchisé. Les arrondissements les plus concernés par cet échelon sont Douala 2, 3 et 4. La présence d'un axe unique qui structure tout le quartier a donné naissance à un réseau complexe de voies perpendiculaires, qui se sont successivement greffées pour donner des « entrées ». L'ancienne route Bonabéri en est un exemple convaincant de ce système : chaque voie qui s'y « piquait » devait trouver une dénomination pour se différencier des autres. Les « entrées » les plus connues sont : entrée Mabanda, entrée *Ad Lucem*, entrée collège Levant. Cette organisation morphologique constitue un important facteur de congestion du trafic motorisé sur les axes bitumés qui structurent le quartier, en multipliant les zones de frottements où stationnent de nombreuses motos de lignes. Le trafic sur ces points de contact n'est pas régulé par des

feux de signalisation, inexistants aux intersections entre les ruelles et la « route » principale. La ruelle, par sa fonction de desserte de proximité, participe à l'irrigation des zones qui, autrement, ne seraient pas habitées. Par sa position dans la hiérarchie des voies, elle favorise une interconnexion entre le sous-quartier et la ville. C'est ce réseau fait de pistes et de voies non-carrossables que la moto-taxi exploite.

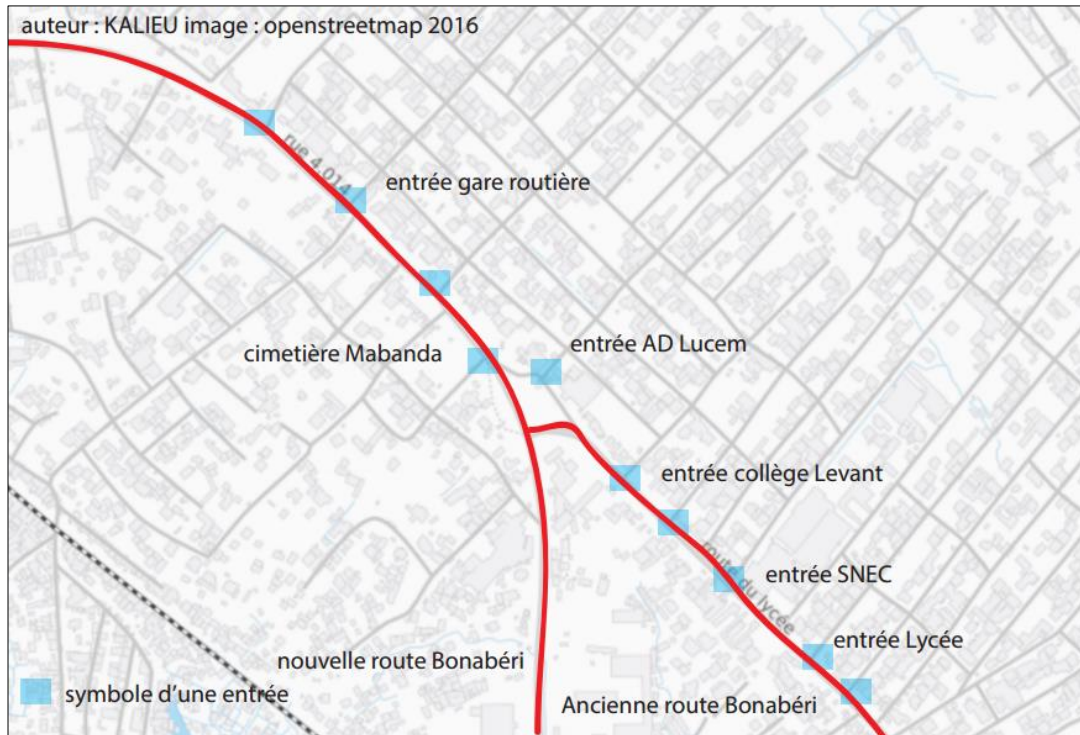


Figure 17 : Chapelet d'entrée à Bonabéri



Photo 45 : Ruelle de proximité à Bépanda © Kalieu 2013

3 Bafoussam, un réseau viaire majoritairement impraticable

3.1 Des axes intra-urbains, pour renforcer une position centrale

Du fait de sa localisation et de sa situation centrale dans la région de l'Ouest, Bafoussam est traversée par plusieurs axes interurbains, dont des voies départementales D 62 et D 63 qui assurent la liaison avec les localités régionales. La provinciale P 17, réhabilitée et récalibrée sur la section Dschang-Melong longue de 22 km, permet un transit vers le littoral. Cet axe est une voie de désenclavement des provinces de l'Ouest, du littoral et aussi du Nord-Ouest. En effet, ce tronçon permet aux usagers d'éviter un détour de plus de 150 km pour rejoindre la Nationale 4 menant à Douala. L'aménagement de cette route - située dans des zones à fortes potentialités agricoles et pastorales -, s'avérait donc nécessaire, à cause de son importance pour l'acheminement des productions agricoles de la zone, et de son impact sur la réduction de la pauvreté. Les nationales N5, N4, et N6, assurent une liaison avec Douala, Yaoundé et le Nigeria en passant par la ville de Bamenda. C'est peu dire que ce maillage contribue au dynamisme de la ville et de la région tout entière. Si on exclut la provinciale P17 située à Bamoungoum au Nord de la ville, la D62 et la N5 à Bandjoun, toutes ces voies dans leur section intra-urbaine forment le cœur de l'activité économique qui s'est développée autour du triangle urbain formé par la rencontre de la N6 et la N4. L'activité économique gravite autour de ce pôle, pour capter les avantages offerts par ces trafics inter et intra-urbain. Les gares routières et les marchés se sont également greffés le long de ces axes, qui structurent et orientent le développement urbain. Soulignons-le, l'intensité du trafic de voyageurs a contribué au développement d'une importante filière de vente de pièces détachées pour automobile dans la ville, au point qu'une rue lui est désormais entièrement dédiée. De même, la concentration des gares routières à vocations régionale et nationale, disséminées le long de ces axes, est un marqueur territorial qui participe à la construction de l'identité urbaine de Bafoussam.



Figure 18: Axe inter-urbain de Bafoussam structurant son maillage territorial

3.2 Les rues commerciales limitées

Il serait plus approprié de parler d'une rue commerciale à Bafoussam. L'activité commerçante se déroule en effet à 75% autour du marché A, traversé par le boulevard du Renouveau, qui n'est rien d'autre que la section urbaine de la N6. Grâce à son accessibilité et sa situation, le marché A, est devenu le poumon commercial de la métropole. Le premier facteur qui permet de comprendre l'importance de l'occupation des rues riveraines serait d'ordre entrepreneurial. Il associe la nécessaire visibilité que toute activité marchande se doit d'avoir aux différentes stratégies¹³⁷ que les entrepreneurs de proximité développent pour se placer au plus près de leurs clientèles potentielles. Le maillage urbain limité fragilise fortement le développement des pôles d'activité susceptibles de le décongestionner. La création du marché Casablanca fait partir des actions entreprises visant à décloisonner cette

¹³⁷ Ces stratégies se traduisent autant par des choix de localisation particuliers (carrefours, gares routières, stations de taxis collectifs, quartiers résidentiels...) corrélés à des types de circulations (le commerce cherche à se rapprocher du mouvement des citoyens) et des choix dans la manière de vendre, en particulier le commerce ambulante et, par extension, les motos-taxis.

activité et dynamiser des zones « mortes ». Mais la piètre qualité du réseau ne garantit pas toujours la réussite de telles initiatives.

L'engorgement du marché A a permis un redéploiement autour du carrefour Total, sur l'axe Bafoussam-Foumban situé à son Ouest. Il connaît un regain d'activité depuis quelques années. Le redéploiement vers ce tronçon trouve son explication dans la saturation du boulevard de la Renaissance, dont la capacité d'accueil est atteinte et même dépassée. À défaut de se situer sur l'axe vital, de nombreux concessionnaires de motos chinoises ont ouvert des boutiques sur les excroissances du marché. C'est également le cas des magasins d'alimentation, d'électronique et des nombreux ateliers qui s'y trouvent. La présence d'une gare routière « Avenir du Noun » contribue à la fréquentation de cette zone.

Entre le carrefour Biao et le rond-point Total se trouve la petite rue commerçante de la ville, située au Sud du marché A. Les commerçants ambulants, les petits détaillants et les *tacleurs* (vendeurs à la sauvette) en ont fait un point de repère. La détérioration de la chaussée a favorisé son annexion par les fripiers en pousse-pousse. Cette prolifération des activités ne se limite pas à cette section carrefour Biao / rond-point Total ; elle se poursuit au « sens interdit » entre le rond-point total et le carrefour Auberge. Ce tronçon accueille essentiellement des garages et des vendeurs de pièces détachées pour automobiles. Au vu du fort trafic des poids lourds et des autobus, qui traversent la ville, le développement de cette filière mécanique trouve toute sa justification. Bafoussam, dont la morphologie s'apparente à celle d'une ville-rue a vu son activité commerciale se concentrer sur le boulevard du Renouveau, entre le marché A et la Chefferie avec une prédominance autour du marché A dont la saturation a reporté l'influence vers des pôles limitrophes tel que le carrefour « Auberge », la maison du Parti et la rue de la Joie. La figure triangulaire du centre-ville de Bafoussam a donc créé « un îlot commercial ».

Encadré 1 : Le maillage urbain de Douala et Bafoussam est hiérarchisé, des axes autoroutiers intra-urbains aux ruelles. Cependant, la trame viaire souffre d'un important déséquilibre entre chacun de ces types de voies. Les rues secondaires sont peu nombreuses et les ruelles constituent 85 % des voies.

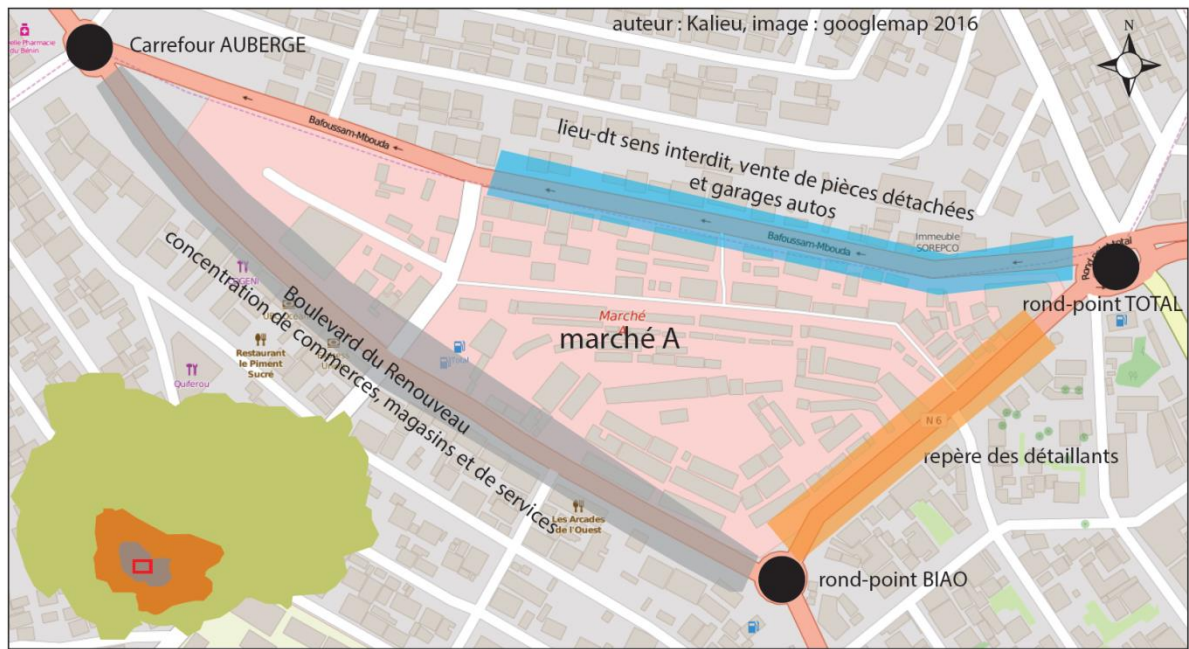


Figure 20 : Mode d'occupation de l'îlot commercial de Bafoussam

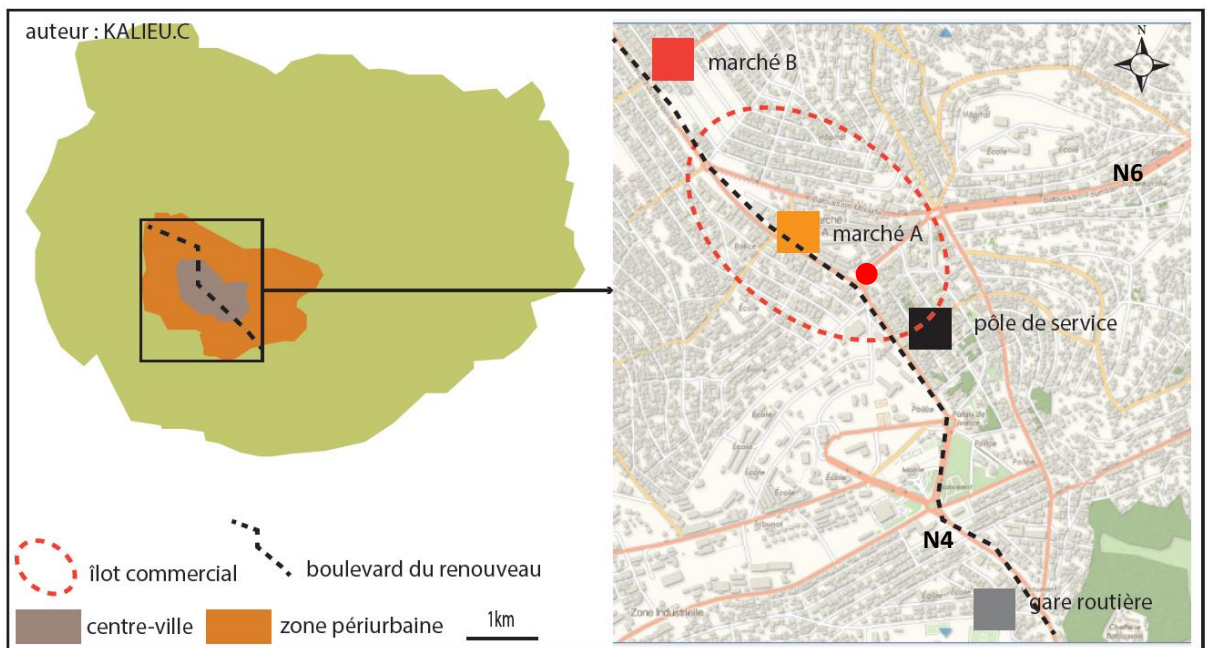


Figure 19 : Les pôles d'activité de Bafoussam, sur le boulevard du renouveau



Photo 47: Des *taclours* au marché A de Bafoussam © Kalieu 2015

3.3 Les voies de dessertes et les ruelles : difficile différenciation

À Bafoussam, la desserte locale ou de proximité est inexistante. En dépit d'un maillage complet et des voies interconnectées, la ville manque cruellement de ruelles de dessertes vers les quartiers d'habitations. Les seules routes bitumées praticables sont le boulevard du Renouveau, le boulevard du 20 Mai, l'avenue Adolf Pachong et la nationale N6. Les autres sont dépourvues d'asphalte depuis de nombreuses années. Les *fins goudrons* et les *entrées* sont légions une fois qu'on quitte l'axe central. Après les 50 premiers mètres, la latérite prend le pas sur le bitume. L'enclavement est une réalité pour 85% de la population de Bafoussam. Des quartiers entiers sont ainsi privés de voies de communication ; suivant les saisons, ils doivent tantôt affronter un épais nuage de poussière, tantôt tenter de se débarrasser. Du fait d'un accès limité, les quartiers de l'intérieur ont développé une économie de proximité en créant des marchés et des camps motos pour limiter les déplacements vers le centre-ville. Les établissements scolaires de Toket et Tchoulé, comme le pôle administratif récemment créé participent de cette volonté affichée de revivifier « l'intérieur ». La desserte locale est donc une véritable problématique à Bafoussam, les rues et le réseau routier existant y sont fortement dégradés par l'érosion et présentent l'aspect de ruelles, où seule s'aventure les motos-taxis.



Photo 48 : Vue aérienne de Bafoussam. Un réseau fortement maillé mais, des voies impraticables © ministère des travaux publics du Cameroun et Kalieu 2015

SECTION III. La rue territoire de l'informel

Le développement des petites activités commerciales et artisanales urbaines s'accompagne le plus souvent d'une importante occupation de la rue, sous diverses formes : ambulantes ou sédentaires, temporaires ou permanentes (STECK, 2006). Cette présence est aujourd'hui un élément constitutif des paysages urbains africains : la prédominance de « l'économie de rue » y est un « marqueur culturel ». Les activités de l'informel ont besoin de la fonction circulatoire des voies. Or, alors que la fluidité des trafics est une des conditions de l'accessibilité à leur commerce et donc de la rentabilité de leurs investissements, ces activités apparaissent paradoxalement comme l'une des principales sources d'encombrement. L'étude morphologique, au fondement de la matérialité de la rue, passe nécessairement par la compréhension des motivations des acteurs qui la « font ».

1. Usages et usagers de la rue

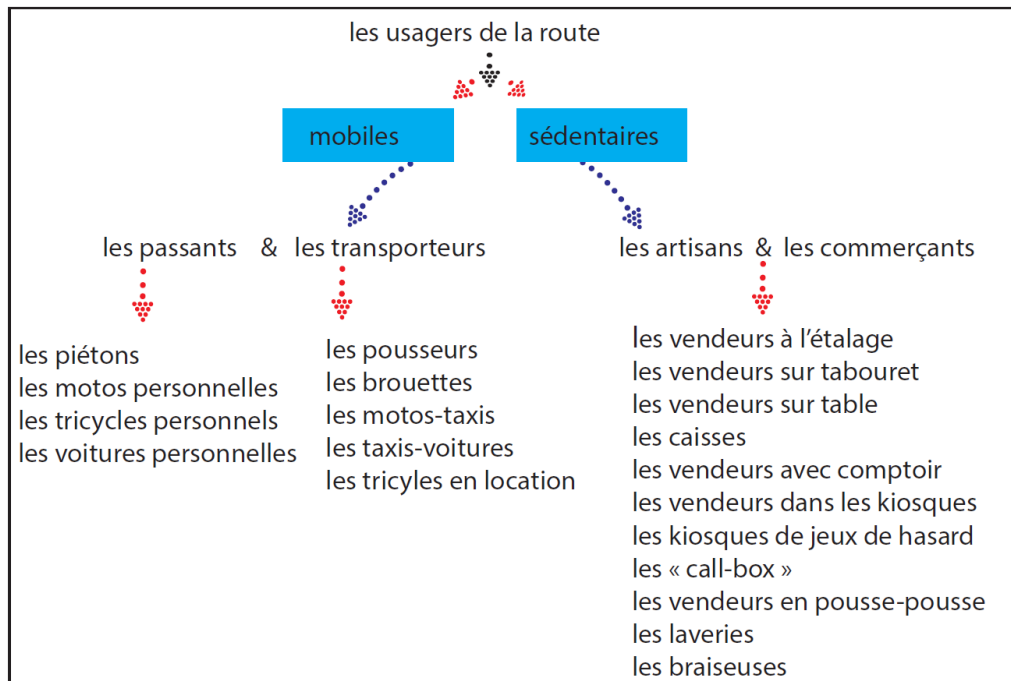
L'économie de proximité n'a pas « horreur du vide » ; certes, elle remplit chaque parcelle de l'espace urbain disponible, mais à condition que sa situation soit rentable, donc visible depuis les zones de grouillement de la rue.



Photo 49 : La diversité des usages et usagers de la « route » à Douala © flirk.com 2015

1.1. Les usagers de la rue

Les usagers de l'espace public utilisent les infrastructures de transport pour leurs diverses activités, qui viennent se superposer aux exigences de déplacement (BOUDOUIN & MOREL, 2002). À Douala comme à Bafoussam, nous distinguons les usagers mobiles et les usagers sédentaires.



- **Les usagers mobiles ou ambulants** sont :
 - les passants (les piétons, les motos, les tricycles, les voitures personnelles).
 - Les transporteurs (ils offrent une prestation), il s'agit des pousseurs, des coursiers de brouettes, des motos-taxis, des taxis-voitures, des tricycles en location, des vendeurs ambulants ou du bord de route. Ce qui aboutit à dix catégories d'usagers mobiles.
- **Les usagers sédentaires** regroupent les artisans et les commerçants : ils offrent un service ou un produit. En fonction de leur niveau d'équipement, leurs activités sont : la vente à l'étalage, la vente sur tabouret, la vente sur table, les caisses (spécialisées dans la vente des cigarettes au détail et des friandises), la vente sur comptoir avec parasol, la vente dans les kiosques, les kiosques de jeux de hasard (courses de chevaux et matchs de foot), les *call-box* (vente de crédit téléphonique et de friandises), la vente dans des poussettes en stationnement, les grillades, les laveries. À Douala et à Bafoussam, on dénombre onze types d'usagers sédentaires de la rue.

Comme nous l'avons déjà précisé, ces activités ne se regroupent pas toutes sur les mêmes voies ; elles se répartissent de manière diffuse. À Douala et à Bafoussam, la distribution des « activités de rue », représente un gain de temps pour le consommateur : quand vient le moment de solliciter un service, on s'oriente rapidement vers la zone idoine. Les domaines couverts par ces métiers de proximité sont variés. Sans en faire une énumération exhaustive, nous pouvons citer : la restauration, l'artisanat, la cordonnerie, la pharmacie (moderne ou naturelle), la bureautique, la téléphonie, la vente de vêtement, la vente de l'électronique (chargeur, écouteur de téléphone). En fonction du capital investi, le promoteur peut choisir d'aménager un point de vente ou opter pour une vente ambulante sur la tête ou à l'aide d'un pousse-pousse voire d'une brouette. Fait notable, l'offre de services est identique quelle que soit la forme de vente choisie, mobile ou fixe. Seule la quantité des produits varie. Les artisans qui possèdent souvent des ateliers ou des kiosques empiètent sur la voie publique avec des étals et des aménagements divers. Le développement des garages de motos sur la voie publique en est l'expression la plus visible. Les effectifs des opérateurs de rue sont très variables en fonction des saisons et de la production. Pour certains vendeurs de rue, il s'agit d'une profession, exercée de manière permanente. Au contraire, les temporaires sont généralement des enfants et des adolescents qui offrent leurs produits de manière épisodique en fonction des récoltes. À titre illustratif, entre les mois de Mars et de Mai 2015, nous avons enregistré à Bafoussam une augmentation significative des vendeurs d'avocats parce que c'était la saison sur la zone d'étude. En effet de nombreuses familles commercialisent directement le surplus de leur production, afin de réduire les pertes. Les week-ends ce sont ainsi de nombreux adolescents et des femmes au foyer, qui se convertissent en vendeurs. Les petits métiers sont partout, dans les quartiers, sur la route, sur le trottoir, dans la rue qui reste leur zone de prédilection. C'est là, en effet, qu'on trouve le client. La présence des petits métiers transforme la ville et l'enrichit (CIROLIA & HASSOUNA, 2012). Le trottoir, devient alors un lieu d'échange.



Photo 50 : Acteurs de l'économie populaire et de proximité © Kalieu 2013 et 2015

2 Les territoires de la moto-taxi

Les motos se rencontrent de façon privilégiée autour des gares routières, des principaux carrefours (certains carrefours deviennent des lieux centraux, commerciaux et attractifs en conséquence du regroupement des motos-taxis), des entrées des quartiers résidentiels où l'on passe du transport motorisé à la marche à pied. Ces espaces « conquis » apparaissent alors triplement encombrés : véhicules de transport en commun stationnant ou roulant; passagers en déplacement; commerçants omniprésents, y compris ambulants, se déplaçant sur la chaussée d'un véhicule à un autre. Des micro-espaces « sous le contrôle » des motos-taxis se créent en outre autour des points de vente de lubrifiants, des lieux de restauration, des kiosques de journaux (ASSOGBA G. , 2012). Il faut encore ajouter les stations-service, les entrées de marchés, les angles de rue, les zones ombragées, les friches urbaines, des intersections colonisées transformées en garage, etc. L'affiliation à ces espaces « motos-colonisées » se fait par l'ancienneté : c'est une adresse pour les membres, mais aussi un gage de solidarité, un point de repère. Les micro-espaces deviennent dès lors un espace social où se construisent et se défont, se recomposent des pratiques individuelles diversifiées (JAMIN, 2001). Les motos-taxis, recherchent deux choses : une situation *a priori* identifiée comme rentable et une certaine sécurité (STECK, 2006). Il ne suffit pas en effet qu'une localisation soit bonne et disponible, encore faut-il qu'elle soit sûre, ce qui dans la

rue n'a rien d'évident. La sécurité de la place, c'est-à-dire l'assurance de sa pérennité, qui est une condition *sine qua non* du rendement de l'activité, car elle permet de se constituer une clientèle fidèle. Opportunité entrepreneuriale et disponibilité foncière - quelles qu'en soient les conditions d'accessibilité - semblent donc caractériser la rue en tant que territoire commercial. Dans ce contexte, il est nécessaire d'étudier les liens existants entre la moto et la reconfiguration des micro-espaces de l'hypercentre ; qui se caractérise par :

- La fragilisation du piéton
- La concentration des camps de motos légalisés et structurés
- L'interdiction des motos-taxis dans certains quartiers de la ville
- La saturation de ses voies et de ses carrefours par les métiers de proximité

2.1 Typologie et organisation des stationnements motos

Pour une analyse des camps motos à Douala, nous avons procédé à une observation directe répétée - pour évaluer les variations du taux d'occupation - et à une enquête par questionnaires dans 20 camps motos (New-Bell, Camp Yabassi, Akwa, Congo, Nkouloulou, Bessengué, Deïdo, Bépanda...) regroupant environ 800 *motos-taximen*. Au terme de nos observations et enquêtes, nous avons établi la classification suivante des formes de stationnements :

- stationnement en ligne
- stationnement en tache
- stationnement en chapelet
- stationnement multiple ou en boucle
- stationnement angulaire ou en courbe
- stationnement en « V » ou en intersection

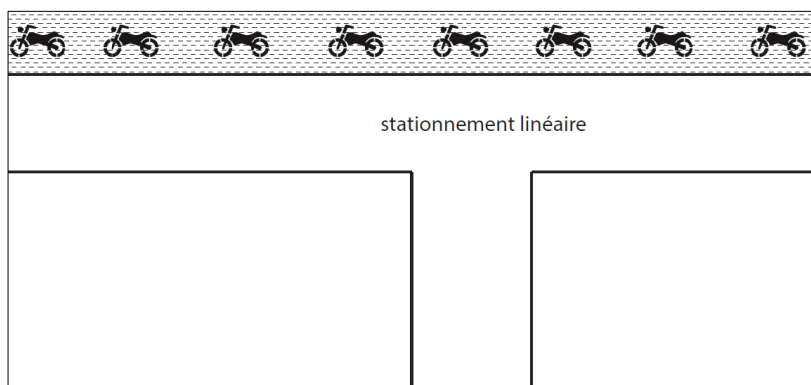


Figure 21 : Stationnement en ligne ou linéaire. On le rencontre majoritairement à proximité des marchés. Le manque de stationnement contraint les *motos-taximen* à s'étirer le long de la voie, évitant ainsi de gêner la circulation. Cette forme de stationnement se trouve également autour des points de restauration et des kiosques à journaux.

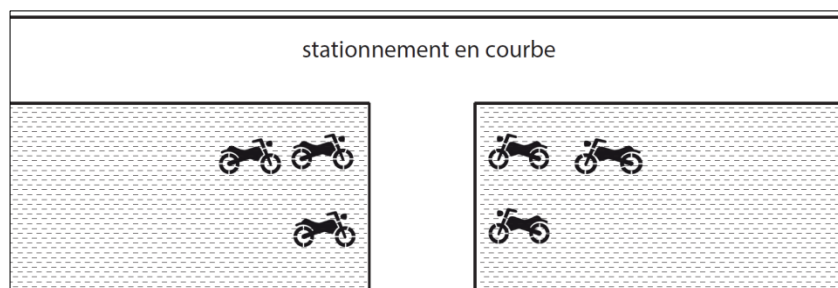


Figure 22 : Stationnement en courbe. Il se concentre autour des grands carrefours et le long des axes générateurs de trafic important. C'est le point de stationnement des motos-lignes qui assurent l'intermodalité entre le taxi et le quartier. Il a la particularité de « pousser » le piéton vers la chaussée et d'être très encombrant.

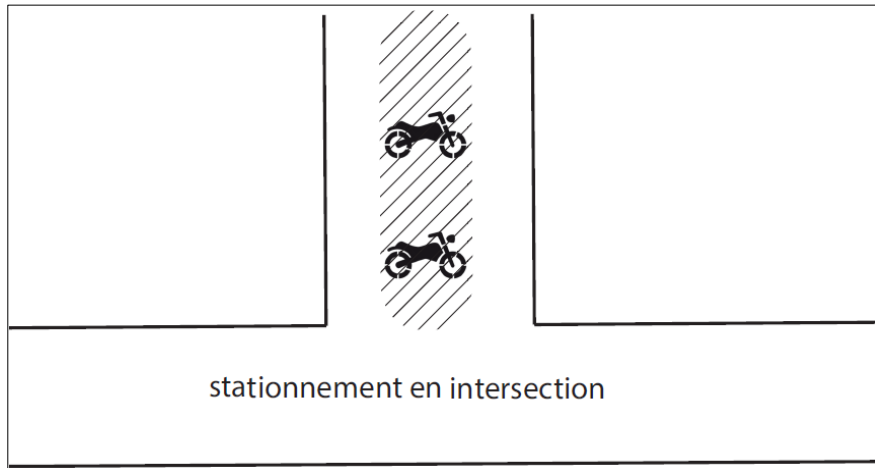


Figure 23 : Stationnement en intersection, il est rare et se situe dans les zones et les voies à faible trafic. La vitesse réduite du trafic autorise cette prise de risque mesurée. Toutefois, il demeure spatialement limité et l’apanage des voies « mortes ».

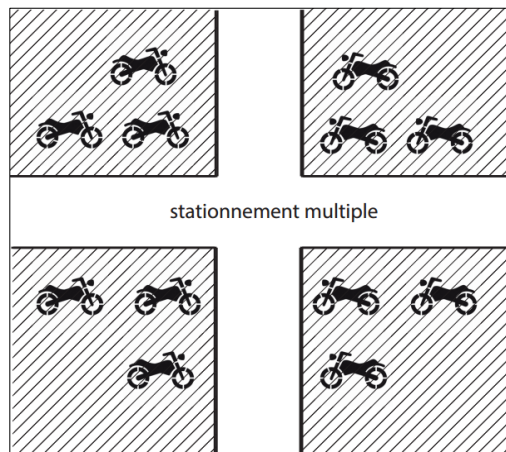


Figure 24 : Stationnement multiple. Il se rencontre exclusivement autour des carrefours offrant des flux majeurs de trafic piétonnier à destinations variées. Il a la particularité d’être très encombrant et dangereux pour le piéton qui se retrouve pris au piège des motos qui « l’attaque » de tous les côtés.



Figure 25 : Stationnement en tache. Il se localise autour des carrefours structurants du réseau urbain. À Douala, c'est le cas du carrefour Ndokoti, rond-point 4^e, feu rouge Bésengué. À Bafoussam, on le trouve aux carrefours Auberge et Total.

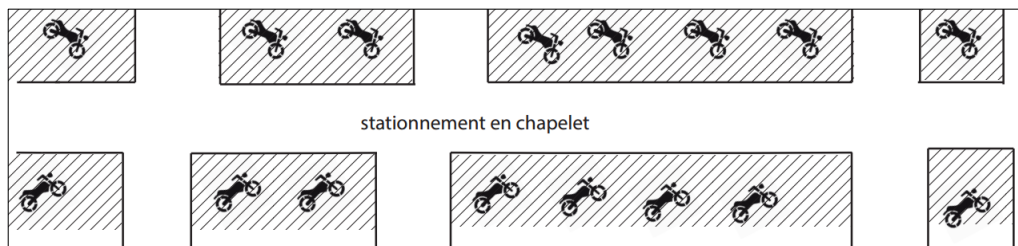


Figure 26 : Le stationnement en chapelet n'est pas une forme de stationnement en soi, mais plutôt une succession des camps moto sur une voie générant une circulation importante. C'est le cas du boulevard de la république à Bafoussam.

En dépit de la diversité du stationnement des motos-taxis, il existe un schéma type du camp moto. Avec cependant des variantes. De l'observation de nombreux camps nous avons déduit la morphologie et l'écosystème « type » du camp moto. Il est difficile d'établir avec certitude la chronologie de l'installation de ces éléments autour des opérateurs motos. Il est évident que les *call-box* et les *tourne-dos* sont les premiers piliers de la formation d'un camp moto à cause de leur rôle vital et social. En prenant en compte le facteur climatique et le besoin de faire la monnaie, on pourrait affirmer sans risquer de nous tromper que la proximité d'une station-service conditionne dans de nombreux cas le choix d'implantation d'un camp moto. Mais le facteur déclenchant peut être un kiosque ou l'appartenance d'un ami ou d'un « frère » du village à un carrefour. Les camps sont en définitive le résultat d'une fusion de nombreux paramètres sociaux et stratégiques. Leur présence avérée « fixe », convainc ensuite les entreprises de jeux de hasard de se localiser à proximité.



Photo 51 : Un kiosque de jeu de hasard à proximité d'un camp moto à Douala et un stationnement en courbe à Bafoussam © Kalieu 2015

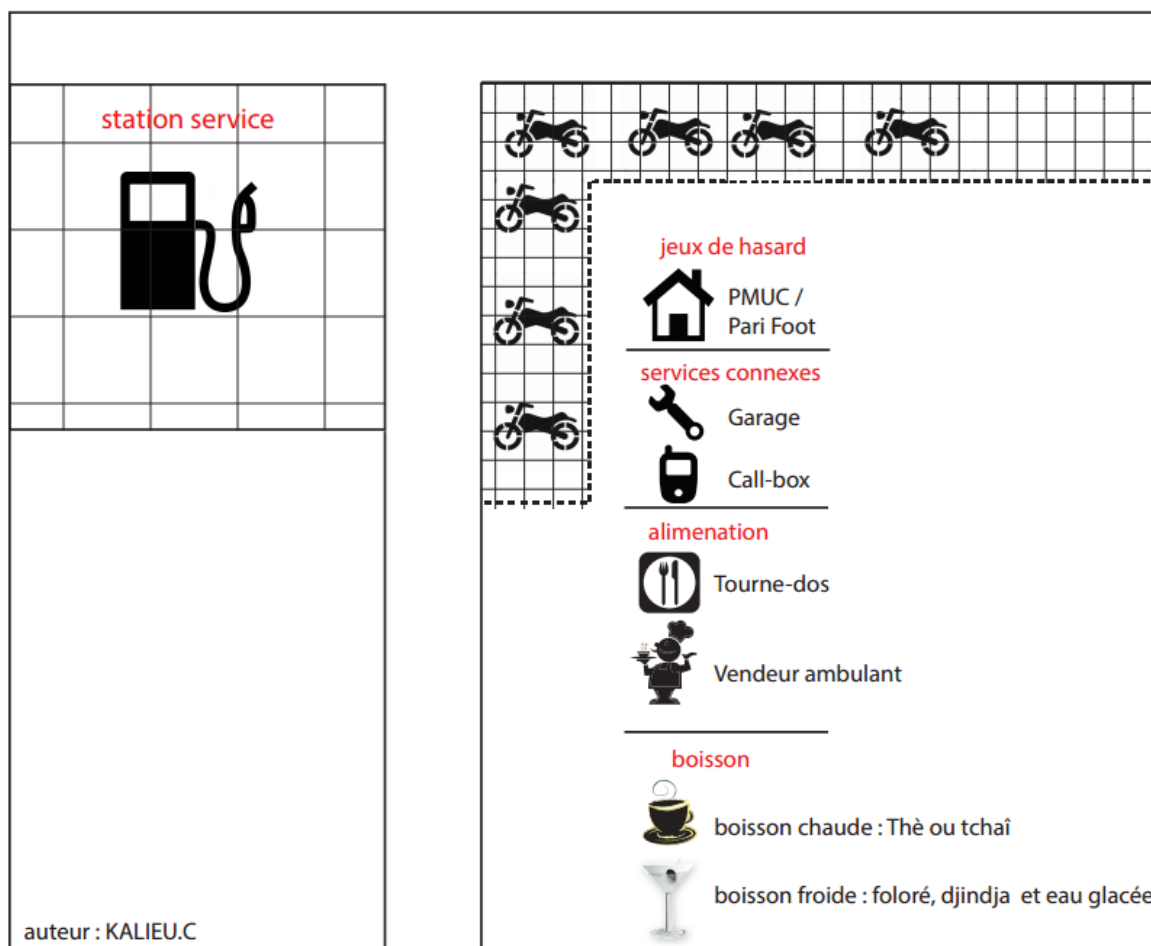


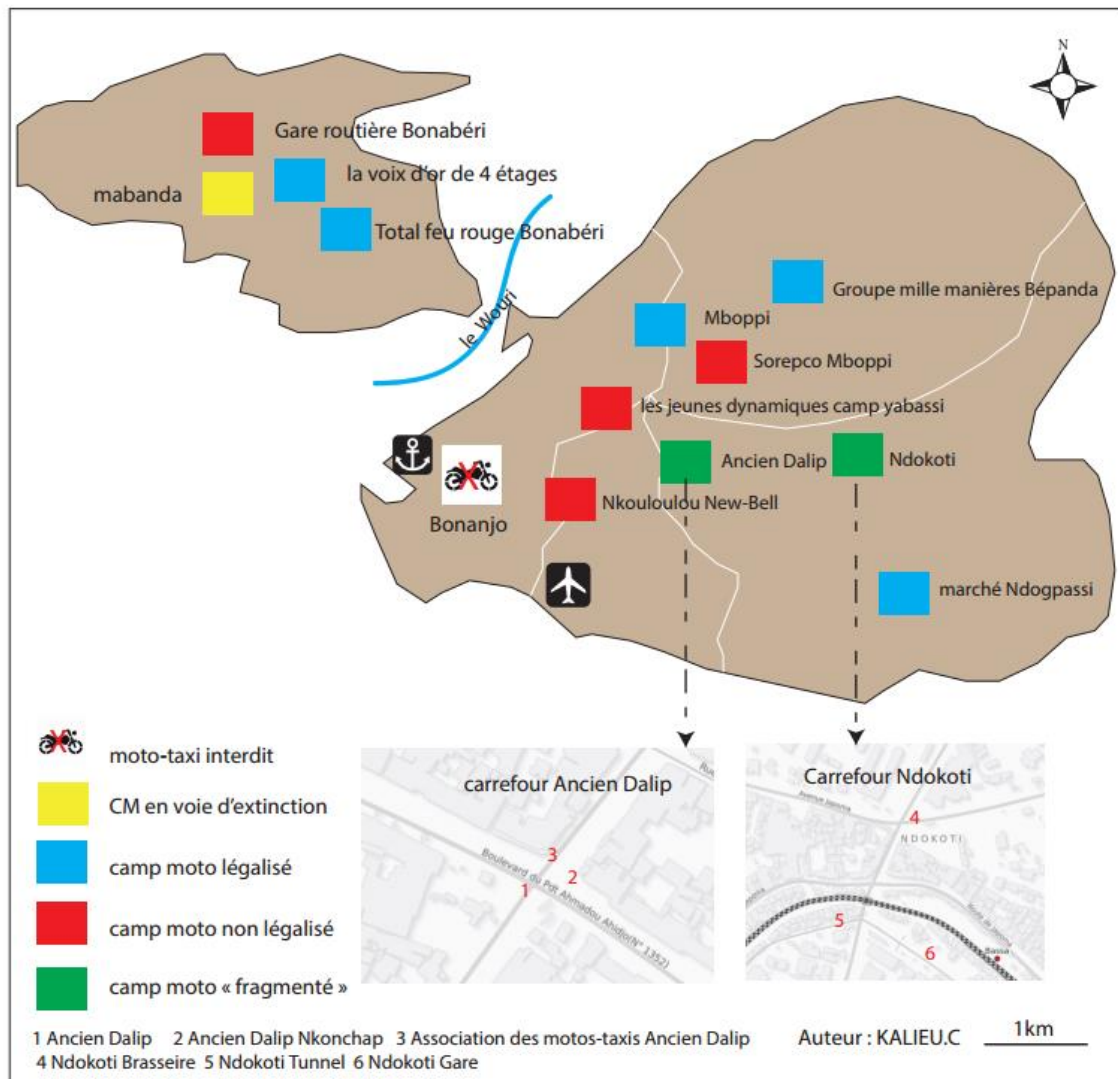
Figure 27 : Organisation et services d'un camp moto

3. Les espaces « conquis » par les camps motos

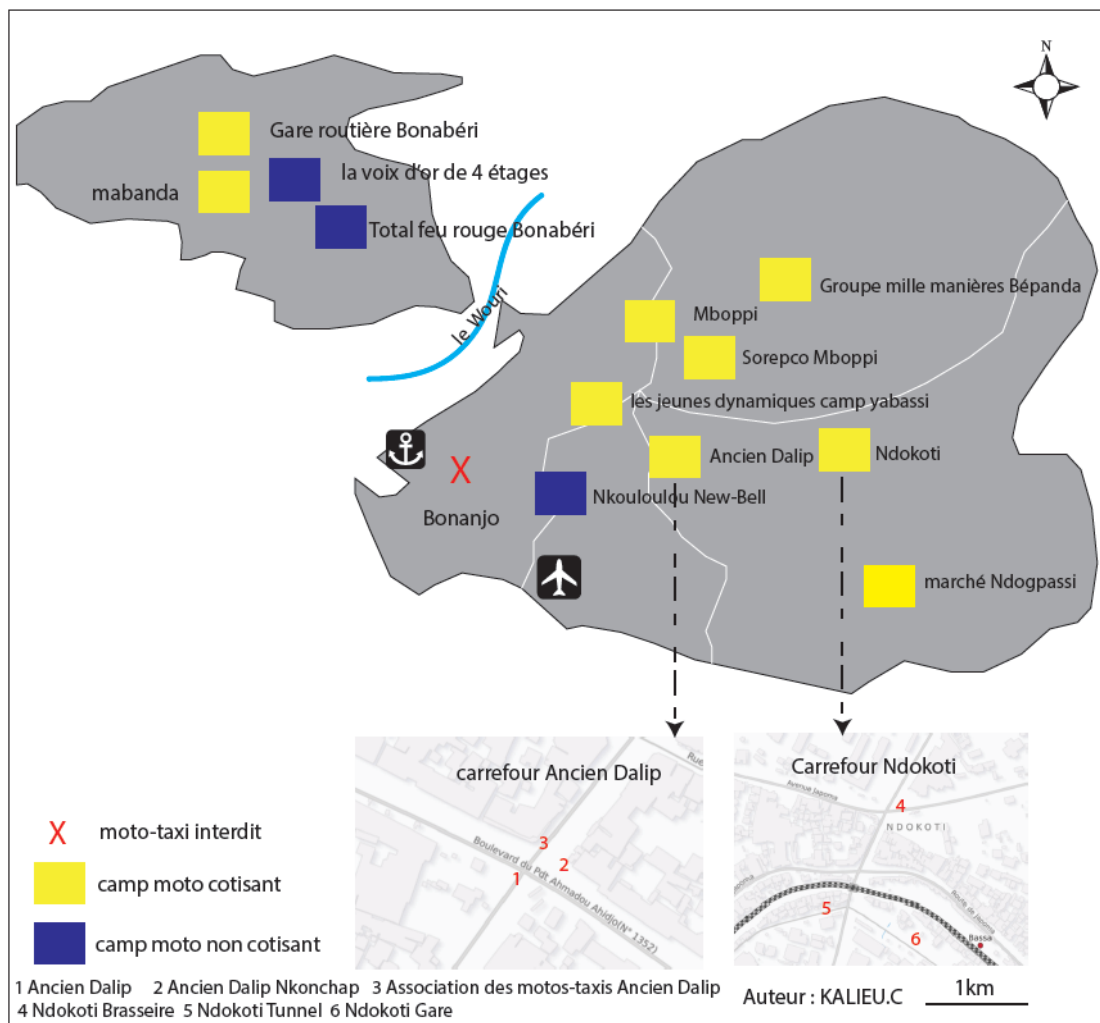
Le diagnostic des points de stationnement s'est effectué en deux temps. L'étape préliminaire était l'observation directe des camps motos. Nous les avons ensuite identifiés, répertoriés, schématisés et cartographiés. L'observation et l'enquête se sont faites à l'aide d'une grille d'analyse et d'un questionnaire. Après ce premier balayage, nous avons concentré nos observations sur les camps présentant un intérêt majeur par leur organisation. L'immersion dans la « vie » des camps a permis leur classification en six grandes catégories en fonction de leur éventuel statut juridique, de la « pratique » de la solidarité et de la cotisation :

- Les camps légaux (déclarés, reconnus)
- Les camps illégaux (non-déclarés, non-reconnus)
- Les camps avec tontine « obligatoire »
- les camps sans tontine
- les camps solidaires et les camps non solidaires

Nous avons en outre procédé à l'évaluation du niveau de risque perçu ou réel pour les *motos-taximen* et les piétons. Les critères utilisés étaient le niveau d'encombrement, la présence d'un trottoir et la vitesse du trafic. À ces références, nous avons ajouté notre expérience personnelle. Les niveaux de risques vont du vert (acceptable) au rouge (dangereux). Le jaune étant le niveau intermédiaire indiquant un risque relatif.



Carte 31 : Les camps motos enquêtés à Douala



Carte 32: Typologie des camps fonction de la pratique de la cotisation

- Camp yabassi siège des jeunes dynamiques : une efficacité reconnue

Le camp des jeunes dynamiques du camp yabassi a été fondé par Fabrice Ndonfack en 2012. Agé d'une trentaine d'année, il est titulaire d'un baccalauréat, et est considéré comme le « penseur » du groupe par ses pairs. Après dix ans comme *moto-taximan*, il a posé le diagnostic suivant : « *Malgré tous nos efforts, mes collègues et moi assumons difficilement nos charges locatives et à nous libérer de l'exploitation du work and pay, malgré une recette journalière oscillant entre 4000 à 8000 FCFA. En déduisant les frais de carburant (2000 FCFA) et de location de 2000 FCFA, nous peinons à constituer une épargne solide et viable* ». Fort de ce constat, il a constitué un groupe d'une quinzaine de personnes avec pour objectif de les équiper d'une moto neuve. Avec une contribution individuelle de 3000 FCFA par jour, les jeunes dynamiques ont rassemblé ainsi en 10 jours la somme suffisante pour l'achat d'une moto neuve. Cette association « non reconnue » par l'autorité publique veut étendre ce

modèle à l'épargne foncière, scolaire, sanitaire et locative. Cette technique de cotisation proactive permet à ses membres d'anticiper sur leurs besoins. Le groupe s'est installé au camp yabassi, à cause de l'activité du « papier » qui s'y est fortement développée et de la présence d'une vendeuse de *tschaï*, (thé local) très prisé par les *motos-taximen*.

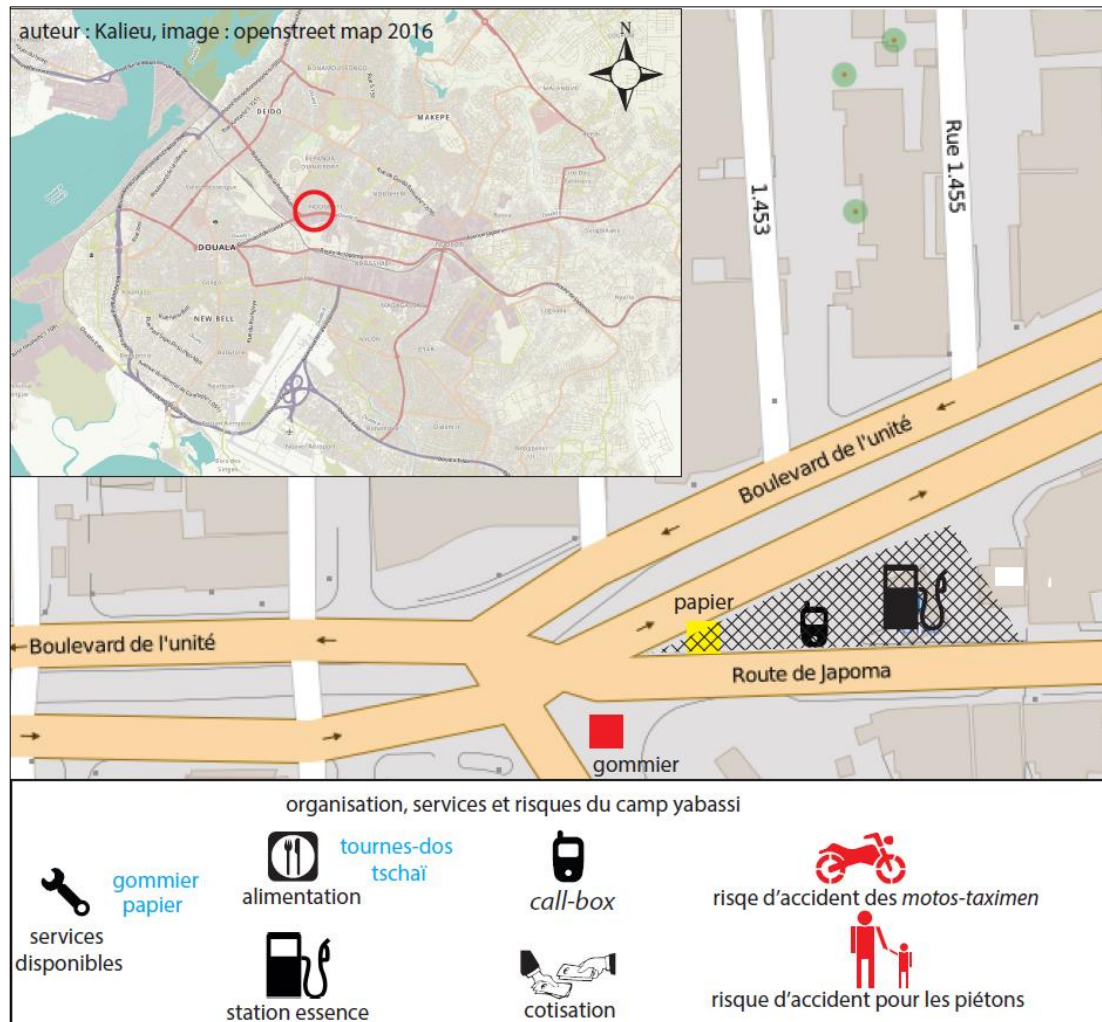


Figure 28: Mode d'occupation du camp yabassi

- Le groupe marché Ndogpassi : le poids du nombre et le soutien de la police

Le groupe marché Ndogpassi rassemble 617 membres. Il a été créé en 2012, suite aux recommandations et aux exigences du commissariat de police du 14^e arrondissement qui exigeait de tous les *motos-taximen* l'appartenance à un groupe pour exercer dans sa zone de compétence. Leur point d'embarquement est bien connu de tous les habitués. En effet, le groupe Ndogpassi appartient à la catégorie des motos périphériques et exerce comme moto-ligne entre Ndokoti et Ndogpassi. Ce groupe a la particularité de rétribuer les membres de son bureau, le président, le censeur et le responsable de la sécurité qui, en cas de vol d'une

moto, a l'obligation de mener une enquête pour la retrouver. En cas d'échec, il sera frappé d'une lourde amende équivalente au prix d'une moto neuve. Pour adhérer à ce groupe, le candidat doit rédiger une lettre personnelle, se faire enregistrer au commissariat du 14^e arrondissement avec un plan de localisation de son domicile et une carte nationale d'identité. Il doit en outre s'engager à contribuer à hauteur de 600 FCFA par mois pour le salaire des membres du bureau. Pour maintenir sa cohésion, s'assurer du bon fonctionnement de l'association et résoudre d'éventuels problèmes, le groupe tient une réunion hebdomadaire. Cette rencontre a en outre pour objectif de maintenir une pression sur les membres en leur rappelant les consignes de sécurité et le respect des passagers. Le bureau en profite pour rappeler aux membres qu'en cas d'incivisme, ils seront retrouvés et livrés à la justice. L'appartenance au groupe Ndogpassi doit constituer une garantie pour le passager qui en cas de vol ou de conduite dangereuse peut lancer une procédure judiciaire contre le contrevenant. L'association exige de ses membres un usage personnel de la chasuble. André nous le rappelle en ces termes : « *la chasuble c'est quelque chose de personnel, même à mon ami je ne peux pas prêter. Il peut aller agresser avec et cela amène les problèmes. En cas de perte de la chasuble je ne peux plus rien faire, je vais aller dire au commissariat que j'ai perdu mon chasuble tel jour, telle heure* » (Ndokoti, Juin 2015).

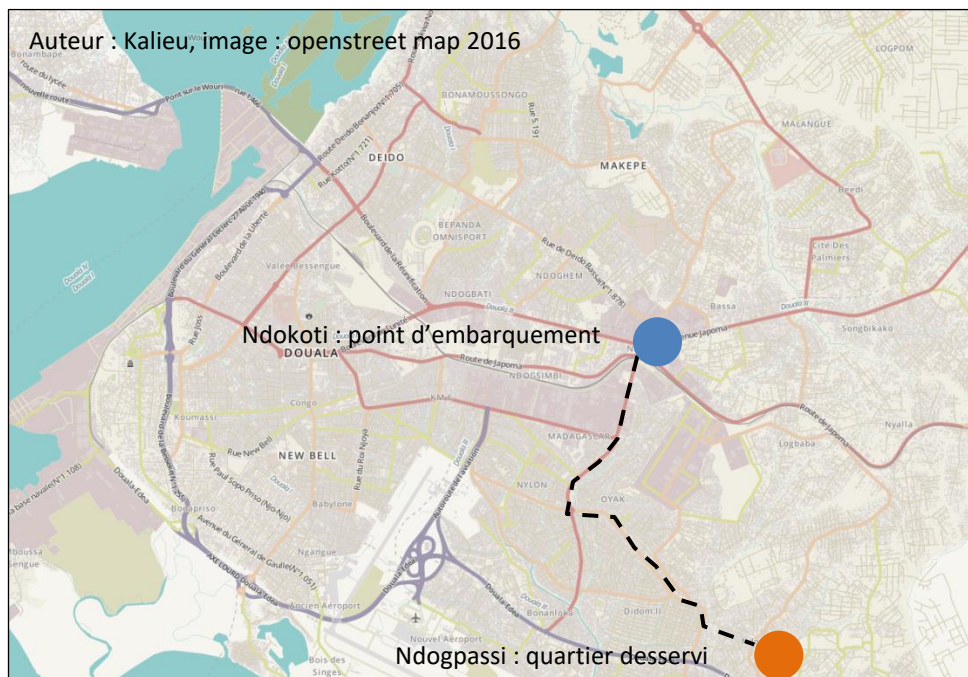


Figure 29 : Circuit du camp « marché Ndogpassi »

- L'ancien Dalip : une occupation totale et fragmentée

L'ancien Dalip est un des plus grands carrefours du centre-ville ; il polarise les trafics en provenance de toute la ville. Cette situation stratégique entre le quartier administratif et les marchés de la ville, font de lui un point de stationnement convoité par les *motos-taximen*. Son faible gabarit n'autorisant pas une forte concentration de motos a conduit à une occupation de chacun de ses angles par trois groupes différents : l'association des motos-taxis de l'ancien dalip (AMTAD), ancien dalip, et ancien dalip kontchap.



Photo 52: Le groupe moto de l'ancien Dalip © Kalieu 2015

- L'association des motos-taxis de l'ancien Dalip

L'association des motos-taxis de l'ancien Dalip (AMTAD) existe depuis une quinzaine d'années, elle est légale depuis 2013. Ses membres ont décidé de se régulariser pour « sortir de la clandestinité ». L'objectif de l'association est d'apporter une aide à ses 80 membres et de soutenir les efforts du gouvernement dans le maintien de l'ordre. Elle tient une réunion hebdomadaire. Chaque membre cotise 100 FCFA pour la caisse solidaire de l'association, qui sera utilisé pour résoudre d'éventuels problèmes. Le bureau est formé d'un président, d'un vice-président, d'un secrétaire, d'un censeur, et d'un trésorier. L'appartenance à ce groupe est un laissez-passer. À ce propos, Romaric rencontré en juin 2015 soutient que « *vous ne pouvez jamais comprendre qu'un gars ancien Dalip a tapé sur l'autorité, qu'ancien Dalip a arraché le sac d'une femme, qu'ancien Dalip a peut-être bagarré en route. En cas de problème au carrefour le commissaire monte dans notre camp et on lui donne le compte rendu et il rentre, parce qu'il sait que ce qu'on lui dit est fiable* ». Vu sa position centrale au cœur de la ville ce groupe a su gagner la confiance des forces de l'ordre ; elle en est d'ailleurs devenue le relais, au risque d'une proximité susceptible d'entraîner un relâchement dans le

respect des règles de sécurité. À en croire certains membres, l'association est régulièrement invitée aux réunions de sensibilisation et de régularisation avec le préfet, les syndicats et les membres du gouvernement. L'AMTAD se positionne comme un intermédiaire crédible aux yeux de l'administration.

- Ancien Dalip kontchap

Crée en 2009 pour offrir un cadre légal à leur association qui existait depuis 18 ans, à défaut d'être un partenaire comme Ancien Dalip l'existence de ce groupe de 87 membres est « connue » à la mairie. Il a un statut d'association mais son objet avoué n'est pas de réunir des *motos-taximen*, car un arrêté préfectoral l'interdit. Le groupe se réunit tous les samedis pour recevoir les directives et définir la conduite à tenir. Ses membres possèdent un tableau d'affichage où les informations peuvent être consultées par les absents. Les conditions d'adhésions sont particulièrement drastiques, il faut être parrainé, pour, nous explique-t-on, « éviter les bandits ». Si le candidat ne peut pas bénéficier d'un parrainage il est mis en observation pendant deux ans. Tous les membres, après enregistrement de la CNI, doivent verser 2500 FCFA représentant les frais d'inscription, payer 2500 FCFA pour le tee-shirt et 800 FCFA pour le badge. En plus des rencontres hebdomadaires, l'association organise des activités sportives et sociales. Le bureau comporte un trésorier et un chef d'hygiène pour assurer la propreté du stationnement où la présence de la caméra est dissuasive pour éviter les altercations qui furent récurrente à une autre époque entre la police et les *motos-taximen*. Tous les membres portent un même tee-shirt pour se démarquer des autres groupes.

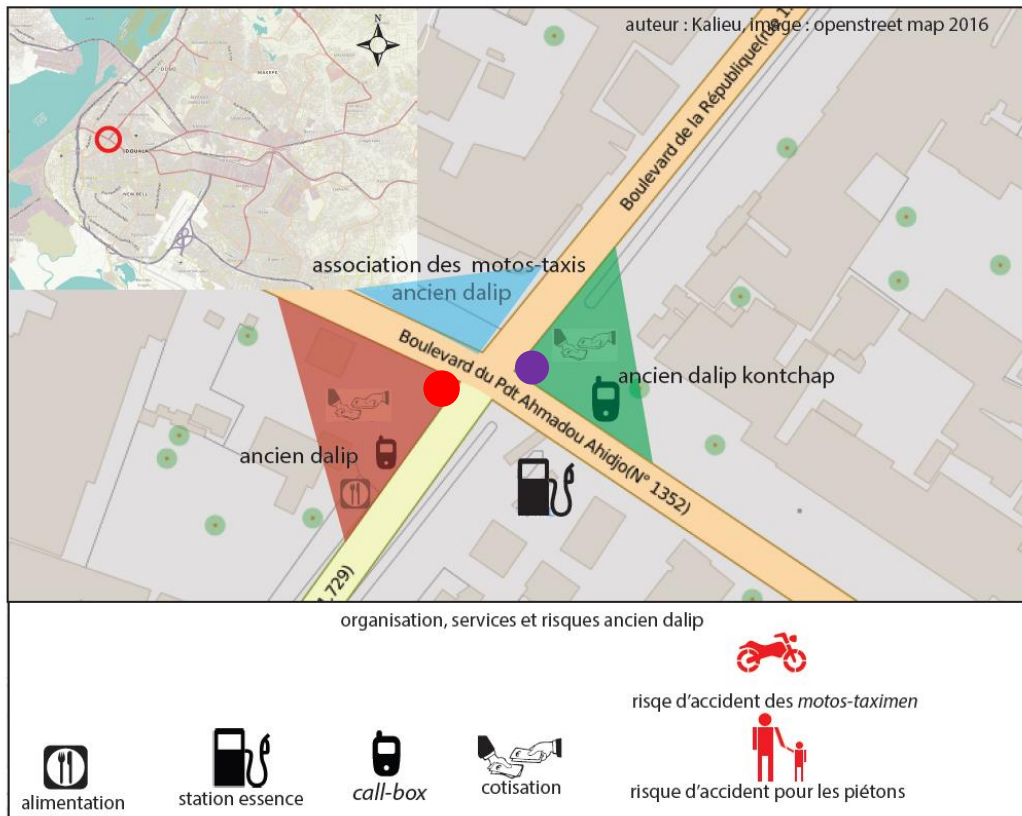


Figure 30: Organisation du carrefour ancien Dalip



Photo 53 : Stationnement ancien Dalip et ancien Dalip kontchap © Kalieu 2015

- Le groupe mille feuilles du fin goudron Bépanda : le soutien du philanthrope

Mille feuilles de Bépanda a été créé par Merlin pour rassembler tous les ressortissants du quartier pratiquant la moto. L'essentiel de son effectif est constitué de jeunes hommes ayant grandi ou vécu à Bépanda. Il prône l'entraide et la solidarité entre les membres qui ont à leur disposition une caisse sociale accordant des prêts ou des aides circonstanciées. Chaque adhérent est tenu de payer une chasuble et de verser 10 000 FCFA pour adhérer. Ce groupe de 80 personnes, déclaré à la mairie de Deïdo existe légalement depuis 2015. Son

fondateur est considéré comme un philanthrope : il offre en effet aux adhérents des motos en exploitation libre ; à eux d'échelonner le remboursement. Merlin exige d'eux uniquement le remboursement de son investissement initial, les bénéficiaires deviennent propriétaire de la moto après seulement 5 ou 7 mois, au lieu des 12 voire 15 mois nécessaire dans le *work and pay*. Cette générosité a fait de lui le président d'honneur du groupe Mille feuilles. Cette largesse constitue le principal motif d'adhésion à l'association. Le groupe concentre son activité autour de Tonnerre Bépanda, un des points chaud de la ville. Sa situation centrale entre le centre-ville et les quartiers périphériques Nord attire de nombreux *motos-taximen*.



SECTION IV. Les formes d'appropriation de la rue par les transporteurs à moto

En plus de stationner sur la route, les *motos-taximen* se l'approprient pour d'autres usages.

1. La rue comme « habitat » ou espace de vie

Nos entretiens avec la police, la gendarmerie et les syndicalistes nous disent que la rue est devenue un lieu de résidence temporaire ou permanente pour certain *motos-taximen*. Les raisons sont multiples : ceux-là ne peuvent pas loger dans la famille, n'ont pas de famille d'accueil, sont en attente d'un logement, ont été expulsé de celui qu'ils occupaient à cause des arriérés de loyer, etc. Aucune statistique ne peut être avancée sur le nombre de personnes concernées. La ville se transforme ainsi en un véritable dortoir à ciel ouvert ; les stations-service (Feu rouge Bessengué, Tonnerre, École publique) offre un refuge à tous ces sans abris, qui profitent de leur éclairage, et de leur gardiennage pour se mettre à l'abri des agressions et profiter de leurs sanitaires. Notons que certain *motos-taximen* nocturnes préfèrent aussi attendre-là le lever du jour avant de rejoindre leur domicile, afin d'éviter les agressions, surtout s'ils habitent les quartiers mal éclairés ou une embuscade est possible.

2. La rue comme lieu de repos

L'occupation temporaire de la rue pour faire la sieste est en outre une pratique courante. En effet, à Douala où les températures avoisinent 35° en milieu de journée, il n'est pas rare de voir de nombreux transporteurs par moto couchés à l'ombre des arbres. N'ayant pas spécifiquement étudié ce phénomène, nous formulons l'hypothèse que ces *motos-taximen* sont originaires des quartiers lointains. Ce choix serait purement économique, visant à éviter un aller et retour couteux en carburant. Une autre explication, d'ordre sociologique, résiderait dans le désir de rester entre soi. Toutefois, quels qu'en soient les motifs, cela traduit la précarité des opérateurs motos.

3. La rue comme lieu de restauration

L'apparition des motos-taxis a favorisé le développement d'une nouvelle catégorie de commerces qui leur sont exclusivement dédiés. À l'issue de nos enquêtes auprès des camps motos à Douala et à Bafoussam, nous avons constaté que 80% d'entre eux disposait d'une « mini économie » avec une offre essentiellement alimentaire. Ces activités, qui s'adosent

aux camps motos, contribuent fortement à leur extension sur la voie publique, contraignant ainsi les motos à s'agglutiner pour ne pas entraver la circulation. C'est le piéton qui se trouve alors exposé au risque à ces points de « contact », l'occupation du trottoir par les motos et les comptoirs ne lui laissent qu'un étroit passage le long de la chaussée.

4. La rue comme lieu de sociabilité

Pendant les temps morts, les *motos-taximen* s'occupent. À Douala, le stade de la Réunification est pris d'assaut par les passionnés du ballon rond. Ils ont ainsi l'occasion d'assister aux entraînements de leurs joueurs favoris, joignant l'utile à l'agréable. Pour ceux que l'actualité intéresse, les kiosques à journaux seront les points de détente et de récupération. C'est également pendant ces heures creuses que de nombreux groupes de motos tiennent leurs réunions quotidiennes ou hebdomadaires. Ils rentabilisent au mieux ce ralentissement de l'activité en y associant des activités récréatives et de sociabilité. Ces rencontres engendrent à chaque fois des éclats de voix qui, pour ceux qui ne seraient pas habitués, pourraient s'apparenter à de la violence. En fait, ce vacarme traduit juste leur sens aigu de la contestation et de la réfutation, chacun voulant se faire entendre. La prise d'assaut des kiosques à journaux entraîne le ralentissement du trafic à cause de l'entassement des motos sur la chaussée. À Bafoussam, malgré son interdiction le principal point de rassemblement des motos est le carrefour de la communauté urbaine.

Après la radio, la télévision et la presse écrite, les motos-taxis constituent le quatrième agent de propagation des informations et surtout des on-dit. Ils n'hésitent pas à y ajouter un grain de sel comme leur profession les promène à travers la ville, la rumeur gonfle et se diffuse. Lorsqu'une information tombe, elle est tout de suite relayée par le bouche à oreille et, au bout d'une heure, tous les conducteurs sont avertis. Très bavards et voulant jouer au premier informateur, ils engagent toujours les premiers des discussions avec les passagers. On pense à tort que les conducteurs sont sous-informés, parce que leur niveau d'instruction est faible et qu'ils n'ont pas de temps pour écouter les informations à la radio et à la télévision. En réalité, ils sont férus de la presse écrite, ce qui explique leurs attroupements réguliers autour des kiosques qui sont leurs lieux privilégiés de socialisation et d'information (ASSOGBA, 2012). Ils sont passés maîtres dans l'art du commentaire des « unes » et des faits divers. L'achat d'un ou de deux exemplaires suffit à satisfaire tout le groupe.



Photo 54 : *Motos-taximen* assistant à un entrainement au stade omnisport de Bépanda © Kalieu 2015



Photo 55 : La rue comme lieu de repos à Akwa et attroupement de *motos-taximen* devant un kiosque © Kalieu 2015

5. Les micro-espaces « particuliers »

Ces espaces singuliers méritent qu'on s'y intéresse, pour leur originalité et les dynamiques en œuvre. Leur choix de localisation et leurs usages répondent à des logiques qui vont au-delà de la rentabilité.

5.1 Les lieux « sous équipés »

- Les zones ombragées

Au cours de nos enquêtes à Douala, nous avons identifié une dizaine de ces zones - il y en a probablement plus - dans l'arrondissement de Douala 5. En effet, dans ce quartier, les motos qui opèrent les ont « annexées » pour se mettre à l'ombre. Dès lors, plus que des camps de moto, elles deviennent de véritables zones d'activité qui reconfigurent l'espace et le paysage du quartier. Chacune possède son commerce, ses habitudes et ses habitués. À la différence des camps motos de l'hypercentre, ceux-ci n'entravent pas la circulation. La zone de Douala 5^e étant essentiellement résidentielle, le trafic y est pendulaire et le flux de véhicules limité. Cette tranquillité transforme de fait « ces camps sous l'arbre » en de véritables îlots de détente. De plus, les nuisances sonores et olfactives y sont réduites, ce qui justifie la fidélité des *motos-taximen*.



Photo 56 : Camps motos ombragés à Bonamoussadi © Kalieu 2015

- Les délaissés urbains

Dans notre analyse l'expression désigne, tous les espaces qui auraient dû être occupés par les motos, mais qui ne le sont pas, en dépit de leur position stratégique. Deux lieux ont particulièrement retenu notre attention. À Douala, à proximité des agences de voyages (Bucavoyage, Princesse et Butravoyage) se trouve une bande insalubre qui aurait dû susciter l'intérêt des *motos-taximen*. Or, à notre grande surprise, ce n'est pas le cas. Elle reste abandonnée. À Bafoussam, le même constat peut être fait à proximité de la gare routière qui dessert les villages Baham et Batié. On n'y trouve aucun attroupement significatif de *motos-taximen*, en dépit d'un flux important. Deux explications sont possibles : à Douala, l'insalubrité aurait repoussé toute velléité de conquête ; à Bafoussam, peut-être que le faible pouvoir d'achat des paysans, principaux clients de ces taxis, n'inciterait pas à la création d'un camp moto. Une autre hypothèse serait la proximité de la gare routière et de l'agence de voyage « Avenir du Haut-Nkam » qui présentent plus d'intérêt pour les *motos-taximen*.



Photo 57 : Délaissés urbains non conquis à Douala © Kalieu 2015

- Les intersections de quartier

À Douala et à Bafoussam, elles sont les plus visibles et les plus nombreuses. Après enquêtes faites à 15 intersections, il nous a paru évident que le choix de stationnement était conditionné par l'état de la route, l'existence d'une véritable demande et la « profondeur » du quartier conditionnant la distance moyenne à parcourir pour atteindre la « route ». Ainsi, les quartiers bénéficiant d'une faible « profondeur » ne disposent pas de motos stationnées à l'intersection. À Douala, les meilleurs exemples sont les quartiers Village, Bonabéri et Nyalla, Logpom et à Bafoussam, Banengo.

- Les zones « mortes » de la voie publique

À Bafoussam, le carrefour Biao offre un refuge aux *motos-taximen*, qui ont profité de sa vacance pour l'investir. Ce « territoire » annexé est devenu un important point de rassemblement de motos engendrant un « écosystème » et des encombrements. La mise en sens unique du boulevard de la République a facilité cette conquête.

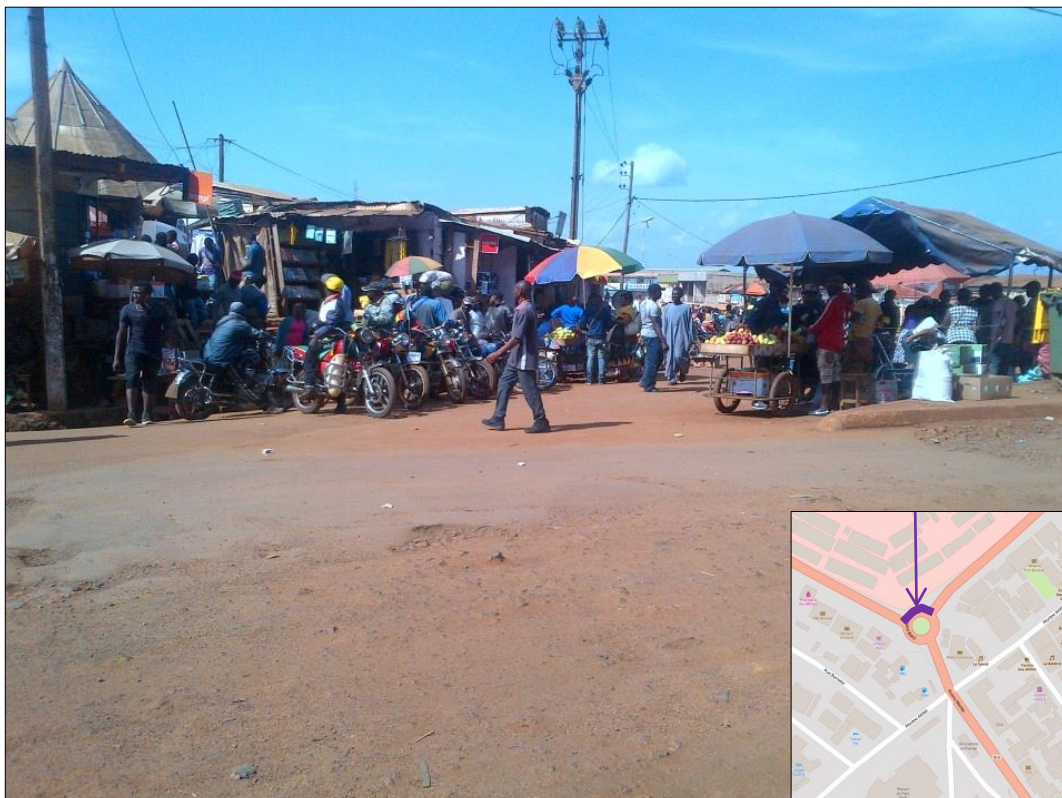


Photo 58 : Occupation d'une zone morte à Bafoussam par les *motos-taximen* © Kalieu 2015

5.2 Les équipements publics

- Les stations-service

Pour profiter de l'ombre et éviter les intempéries, les stations-service constituent le meilleur refuge. Les observations laissent supposer que cette cohabitation pacifique entre *motos-taximen* et pompistes se justifie par la nature de leur rapport, les uns étant les clients des autres. De surcroît, le besoin de la petite monnaie, dont ils deviennent les pourvoyeurs intéressés, conduit les pompistes à fermer les yeux sur des présences souvent gênantes qui empêchent même parfois l'accès des autres véhicules aux pompes. Les cas les plus édifiants sont la Mobil Bonakouamouang, où un groupe moto tient quotidiennement une réunion, et la Total feu rouge Bessengué. Les transporteurs par moto privilégient les stations-service offrant de vastes places libres. C'est dire que la contribution substantielle des motos-taxis au chiffre d'affaire des stations autorise des concessions. Pour les stations-services, ces faveurs leur permettent de fidéliser une clientèle à l'heure où la concurrence est de plus en plus vive avec l'arrivée des opérateurs nationaux sur ce marché traditionnellement aux mains de groupes multinationaux¹³⁸.

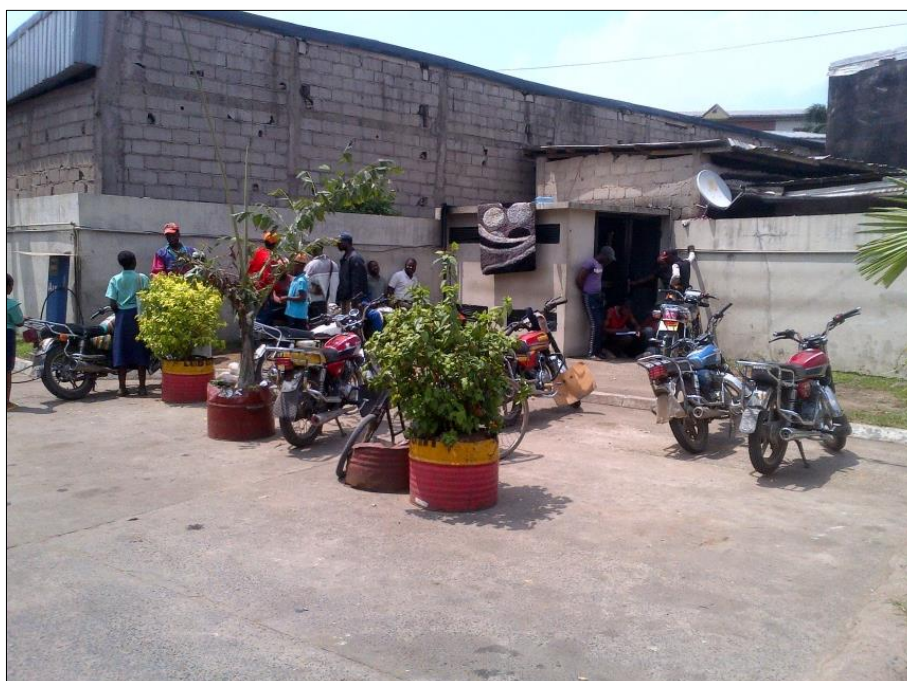


Photo 59 : Réunion de *motos-taximen* derrière une station-service © Kalieu 2015

¹³⁸ En 2012 on comptait 170 stations-services essence appartenant au camerounais : TRADEX, BOCOM, ALGO, ALPHA OIL, BARILEX, BLESSING, CAMOCO, CMI OIL, DELTA PETROLEUM, FIRTS OIL, NEPTUNE, OLMEX, OPOC PETROLEUM, PETROLEX, PPSM, SOCAEPE, SOCAMIT, SOTRADHY, STCG.



Photo 60 : Feu rouge Bessengué stationnement gênant des *motos-taximen* sous le regard des pompistes
© Kalieu 2015

- Les marchés

Places centrales par excellence, les marchés sont des pôles de convergence générant un flux de trafic considérable, ce qui nécessite un nombre important de déplacements assurés par les motos-taxis. Leur *modus operandi* est similaire à Douala et à Bafoussam : il s'agit de stationner aux abords des marchés et même d'y circuler quand cela est possible. Dans les deux cas, les piétons ne sont pas « prioritaires » ; ils payent même les frais de cette incursion, devant se débattre pour passer en profitant d'un ralentissement du trafic. Le risque d'accident est permanent. La présence de la moto dans et aux alentours des marchés pose un réel problème de circulation exacerbé pendant les livraisons. Le manque de visibilité des conducteurs de camions a d'ailleurs été à l'origine de nombreux accidents. Selon nos enquêtes 88% des opérateurs la considère comme le plus grand danger de la route. Les marchés Sandaga et Bonamoussadi font figures d'exceptions les motos n'y circulent pas, mais elles occupent toutes les entrées. À Bafoussam les marchés A et B sont également ceinturés par des camps motos.



Photo 61 : Des opérateurs motos du marché central de Douala © Kalieu 2015

- Les établissements commerciaux et publics

Tout comme pour les marchés, la proximité des stationnements permet de capter les usagers tributaires des motos-taxis. Plusieurs stations entretiennent une proximité géographique avec les pôles d'activités commerciales et les services administratifs. Dans ce schéma de localisation, ce sont les sites d'activités les plus variés et les plus denses qui attirent les têtes de lignes, souvent identifiables par ces établissements. Cette proximité permet à ceux qui empruntent les motos-taxis de se rendre à l'heure au travail et de se déplacer sans trop attendre ou sans marcher pour rallier les arrêts des taxis collectifs. À proximité des hôpitaux, les motos-taxis sont toujours présents pour faciliter le déplacement des visiteurs, des agents de santé et même des malades. À côté des établissements scolaires et surtout universitaires, ils permettent de suppléer l'absence ou l'insuffisance des autobus (ASSOGBA G. , 2012).



Photo 62 : *Motos-taximen* devant l'Université de Douala © Kalieu 2013

- Les lieux de transit ou carrefours

La dernière catégorie de stations des motos-taxis résulte d'une prédilection pour les « espaces carrefours » qui apparaissent comme des nœuds dotés d'un pouvoir d'attraction (Aloko-N'guessan, 2001). Pour se rapprocher de la clientèle, les conducteurs de motos-taxis choisissent les points stratégiques de l'espace urbain. Dans cette logique, les carrefours apparaissent comme idéaux pour une appropriation spatiale, non seulement à cause de la fonction de zone de rabattement qu'ils jouent, mais aussi à cause de l'importance de la localisation des activités économiques qu'on y trouve. C'est pourquoi, dans la majorité des quartiers, chaque intersection routière devient un site potentiel d'établissement d'une station ou d'un arrêt spontané des motos-taxis (ibid.).

Au final, les lieux et les territoires de rassemblement des conducteurs sont bien distribués et, en dépit des raisons disparates qui ont conduit à leur constitution, ils apportent une réelle contribution à la mobilité quotidienne. Par leur omniprésence sur la voie publique, ils impriment à la ville leur « vision » des territoires et occupent en retour une place importante dans la représentation que les citoyens ont de leur ville (Meissonnier, 2007). Ces logiques de localisation ont fortement recomposé l'espace urbain, offrant des espaces de rencontre quotidienne. L'existence de ces lieux dévolus aux motos-taxis répond donc à une logique inhérente aux transports urbains mais ils sont devenus, aussi, tout pour les *motos-taximen* que pour leur clientèle des lieux de socialisation.

SECTION V. La marche dans la ville : l'omniprésence du danger

La croissance exponentielle de la moto a fortement réduit la place réservée au piéton dans la ville. En plus de l'encombrement des trottoirs, il est désormais confronté à l'omniprésence « fatale » de la moto. Celle-ci, par sa vitesse et son nombre, « fragilise » les déplacements pédestres. Le centre-ville et les pôles d'activité commerciale constituent désormais « des zones rouges ».

1. De la pratique des modes actifs

Depuis les années 2000, la marche est fortement concurrencée par les deux-roues motorisés. Cette démocratisation de la moto a eu pour conséquence l'augmentation du parc des motos et la dégradation des conditions de sécurité. Bien que la mortalité chez les piétons soit peu connue à cause du manque des statistiques, il est communément admis que circuler à pied est devenu un véritable péril. En Afrique, si l'on s'appuie sur les résultats des enquêtes ménages réalisés par Plat et Diaz la marche représente 42% des déplacements à Ouagadougou, 57 % à Bamako et jusqu'à 69 % à Niamey et 73 % à Dakar (DIAZ, PLAT, & POCHET, marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'ouest. Le cas de Dakar, 2005). Le lien entre médiocrité des ressources et intensité de la pratique pédestre paraît tellement net que le taux de déplacement à pied pourrait même être assimilé à un indicateur de pauvreté, comme le suggère une étude du *Transport Road Laboratory*. La marche tient donc une place prépondérante dans les villes africaines. L'accès aux modes mécanisés reste très difficile et il faut alors « faire confiance à ses pieds » (ibid.).

La marche reste le mode de déplacement quasi-exclusif à l'intérieur comme à l'extérieur du quartier ou pour se rendre dans les zones limitrophes. Toutefois, on enregistre une baisse de la part des modes non-motorisés. Dans l'hypercentre la marche est le moyen le plus utilisé pour les distances inférieures à 500 m. À Douala et Bafoussam, ces marcheurs ont deux buts principaux : rejoindre le point de stationnement des taxis ou réaliser une course de proximité. L'évolution des modes de vie et les mutations sociales ont contribué à une réduction des distances parcourues à pied, sans baisser le nombre de déplacements. La succession des générations, voit la raréfaction des populations n'ayant d'autre choix que de marcher (MIGNOT, 2001). Cette lente mais constante évolution ne doit pas cacher la fragilité

du piéton dans un environnement dominé par des usagers motorisés toujours plus nombreux. La baisse des distances parcourues à pied est liée à la réduction de leur portée ainsi qu'à la complémentarité marche / moto-taxi.

2. L'érosion de la marche : qui sont les marcheurs ?

La part de la marche dans les flux de déplacements quotidiens varie de quatre à sept déplacements sur dix. Cette répartition est bien évidemment liée aux possibilités de choix modal, fonction de l'équipement des ménages en véhicules motorisés, et de l'offre de transport collectif (DIAZ, PLAT, & POCHE, 2002).

Les marcheurs exclusifs sont formés des personnes à très faibles revenus. Il s'agit d'une population jeune, les deux tiers ayant moins de 35 ans. Ces gros marcheurs sont surreprésentés chez les écoliers, les lycéens, et les étudiants. Les chômeurs et les chercheurs d'emploi, pour réduire leur dépense de transport, effectuent les trajets de rabattement à pied et optent pour les modes motorisés seulement sur les longues distances. Mais, là encore, la marche subit l'influence des mutations de la mobilité. L'accès à la moto contribue à l'érosion de cette clientèle. La marche, se résume désormais pour eux à l'accès à l'école, au travail, à la promenade et aux achats. Les citadins sont presque unanimes, la marche est d'abord et surtout un mode économique. Les motifs de marche encore importants il y a quelques années sont en train de s'éroder à cause de la moto-taxi. Paradoxalement, la marche toujours présente et indispensable malgré la chute des distances parcourues, tend de plus en plus à devenir une pratique cantonnée dans des « enclos » qui lui sont réservés : zones commerciales, marchés, hypercentre historique, rues animées, rues structurantes, quartiers résidentiels peu enclavés. L'importance des mini-déplacements à pied et leur fonction de liaison montrent bien une volonté (bien qu'entravée) d'appropriation de la chaussée par les piétons, ce qui corrobore l'idée qu'ils aspirent à une urbanité sécurisée pour réinvestir l'espace public (MIGNOT, 2001).

3. L'accidentologie des piétons : un bilan alarmant mais « inestimable »

On ne dispose pas d'un corpus de données concernant l'accidentologie des modes actifs. Cette difficulté d'accès aux données provient pour l'essentiel de l'absence des statistiques dans les centres hospitaliers. Par ailleurs, les accidents ou les accrochages légers ne sont pas souvent déclarés et les soins administrés par la médecine naturelle locale ne peuvent être comptabilisés. Le recueil des données au niveau national se fait par les forces de l'ordre, qui tiennent tant bien mal un registre des accidents. Lorsqu'un accident corporel se produit, l'autorité responsable fait un constat, rédige un procès-verbal. Ces données sont très incomplètes parce que seuls les accidents déclarés sont consignés.

Les centres de santé doivent aussi enregistrer les accidents, mais leurs fichiers sont rarement mis à jour et la nature ou la cause de l'accident rarement précisée. Pour combler cette lacune le GRASMOTA a lancé un vaste recensement des victimes d'accident de la route à Douala, conduit dans les quartiers, les associations, les lieux de culte. À son terme, il est arrivé à la conclusion que Douala enregistrerait en moyenne 1500 victimes d'accidents de la route chaque année. Précisons qu'est comptabilisé comme accident corporel celui qui provoque au moins une victime et survient sur une voie ouverte à la circulation et implique au moins un véhicule. Parmi les impliqués, sont dits indemnes ceux qui ne nécessitent aucun soin médical (et ne sont pas décédés), par opposition aux victimes, qui sont séparées en trois catégories : les tués ; décédés sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident ; les blessés graves dont l'état de santé nécessite plus de six jours d'hospitalisation ; les blessés légers dont l'état de santé nécessite entre 0 et 6 jours d'hospitalisation ou un soin médical (HEAM & DEJEAMMES, 2000).

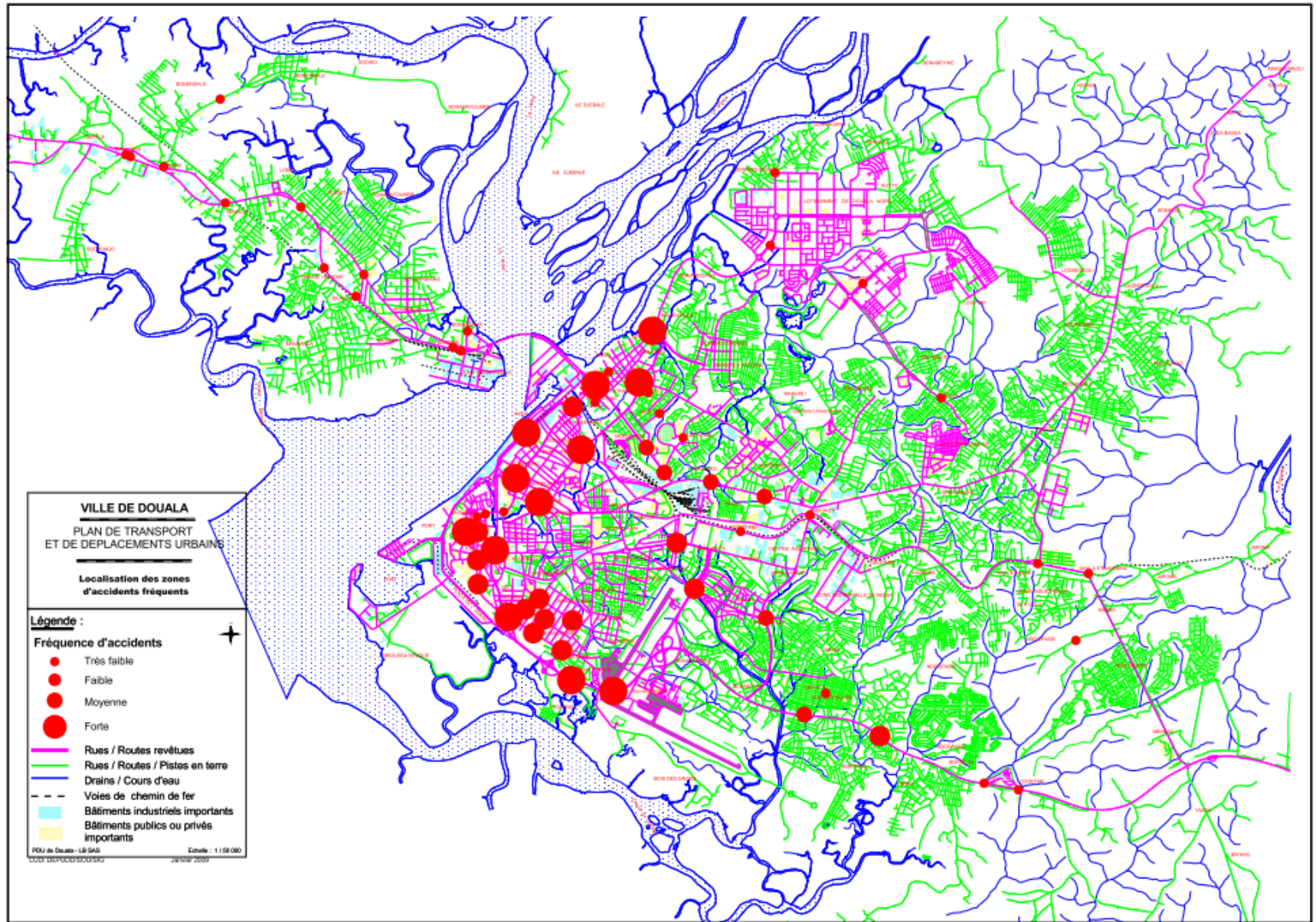
Il est important de rappeler que le principal danger, pour le piéton, est la vitesse du véhicule ; ajoutons à cela son incapacité à progresser de façon linéaire sur les trottoirs. Or les vitesses couramment pratiquées en ville ne permettent pas d'offrir un niveau de sécurité satisfaisant. Elles sont excessives, et s'ajoutent à une conduite en zigzag du fait des nids de poules ce qui rend toujours périlleuse la traversée de la route. Si on se réfère à la carte d'accidentologie de Douala, les accidents de piétons se produisent essentiellement dans la zone commerciale. Les accidents ou les bousculades en zones périurbaines ne doivent

cependant pas être minimisés, d'autant plus que leur gravité peut être forte. L'accidentologie des motos en périphérie est donc plus faible qu'en centre-ville. La vitesse sur les routes bitumées, l'effet de surprise, l'absence de trottoir sont des explications de cette différence. À Mabanda, quartier enclavé de Douala où le trafic moto est faible mais régulier, entre 2009 et 2013, 27 accidents ont été enregistrés. Sur la même période, à Bonabéri, 134 accidents motos ont été comptabilisés, preuve que la qualité de la voirie est un facteur différentiel important. Nous distinguons trois formes d'accidents : moto-voiture, moto-moto, moto-piéton. Selon les sources policières, les motos sont impliquées dans 80% des accidents : les piétons ne sont donc pas épargnés.

En dépit des difficultés de comptabilisation des accidents, il est certain que les chutes bénignes sont les plus courantes. Les premières victimes sont les enfants qui, intimidés ou tétanisés par le flot incessant des voitures, traversent en courant quand ils n'ont pas eu la chance de se faire aider par un passant. Notons-le, en plus de l'imprudence des deux-roues motorisés, les intersections représentent une zone à risque, car elles obligent le piéton à se reporter sur la section courante réservée aux automobilistes. Ce qui nous interroge sur une nouvelle forme d'aménagement de ces zones. En plus de représenter un danger sur la voie bitumée, les motos ont entrepris de le reporter sur des voies de quartier jadis réservées aux piétons. Cette « conquête » pose le problème de leur circulation dans les quartiers : doit-on l'interdire ou sacrifier la sécurité du riverain sur l'autel du désenclavement ?



Figure 32 : Conquête par des *motos-taximen* d'une zone résidentielle très enclavée



Carte 33 : Zone accidentogènes de Douala, auteur : CUD 2011

SECTION VI. De la fragilité du piéton : contraintes et obstacles à une résolution

Les obstacles proviennent du fait, que l'on n'accorde pas assez d'attention aux besoins des non-motorisés. Lors des séquences de circulation, le piéton subit les inconforts suivants :

- exigüité des espaces réservés (trottoirs)
- nuisances sonores et pollution atmosphérique
- stationnement illicite, encombrement des espaces par les activités commerciales

L'inconfort et l'insécurité sont fortement ressentis dans les zones d'activité, les voies structurantes, les traversées difficiles dans une circulation dense et rapide. De fortes contraintes d'itinéraire sont présentes sur le parcours du piéton confronté au passage régulier des motos, qui déposent sans cesse les passagers sans précaution. Les zones d'attente des taxis exposent le piéton accosté imprudemment par la moto-taxi pour lui proposer ses services ; les dépassements des motocyclistes par la gauche sont un danger réel pour le piéton en attente, qui voit surgir des motos : cet effet de surprise crée des situations propices à la survenue d'un accident. Ces mutations représentent des défis quotidiens pour le « marcheur » à Douala et à Bafoussam.

1. Diagnostic de l'activité piétonne à Douala et Bafoussam

Le piéton peut établir son parcours et sa trajectoire à sa convenance, avec peu de conformité. Le problème est évidemment celui de la traversée de rue, puisque dans la grande majorité des cas, c'est à cette occasion que surviennent les accidents. Elle est déterminée par « l'acte » et l'environnement physique (BERGERON & RANNOU, 2008).

1.1 Les intersections

La première étape de notre recherche a consisté à observer le comportement en situation réelle des piétons. À Douala et à Bafoussam, plus de 500 piétons ont été observés à 15 intersections (9 à Douala et 6 à Bafoussam). Les sites sélectionnés se situent dans le centre-ville, le pôle commercial et les marchés. Les observations ont privilégié les grands carrefours aux heures d'affluence et les rues structurantes du réseau. Les intersections observées se différencient les unes des autres par leur taille, le taux d'occupation, les stationnements de taxis, l'achalandage des rues, la présence des feux et des passages piétons, le nombre de voies, la présence d'un terre-plein, la densité des trafics (véhicules et piétons). À partir de

ces critères, nous avons identifié trois catégories d'intersections : les intersections sans feux, les intersections avec feux, les carrefours giratoires. Pour la collecte des données, une grille d'observation a été conçue permettant de noter de façon concomitante les comportements des piétons et des automobilistes avec une attention particulière portée aux motos, sans distinction de leur fonction (commerciale ou personnelle). L'observation s'est faite en observant le temps moyen mis avant la décision de traverser, la vitesse du trafic, la vitesse et la trajectoire du piéton (tout droit, zigzag, diagonale).

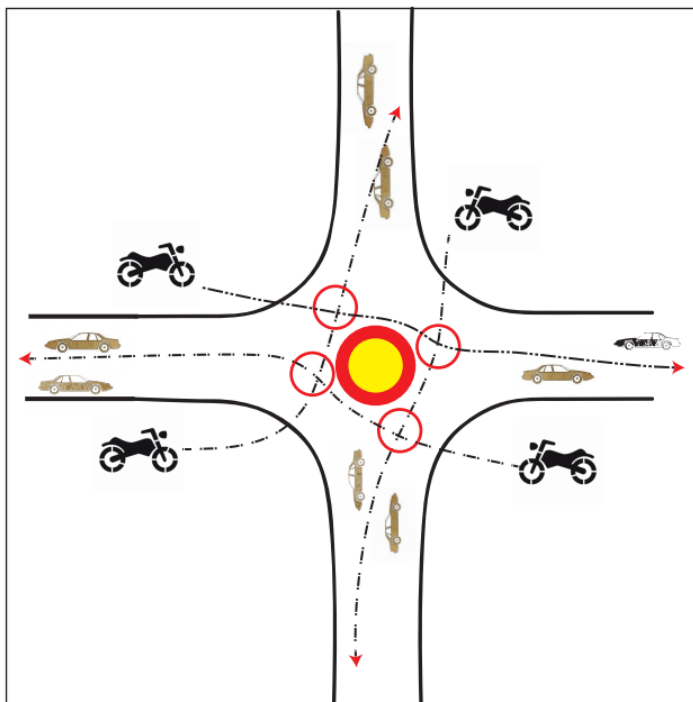


Figure 33 : Schéma de déplacement des motos à l'intersection

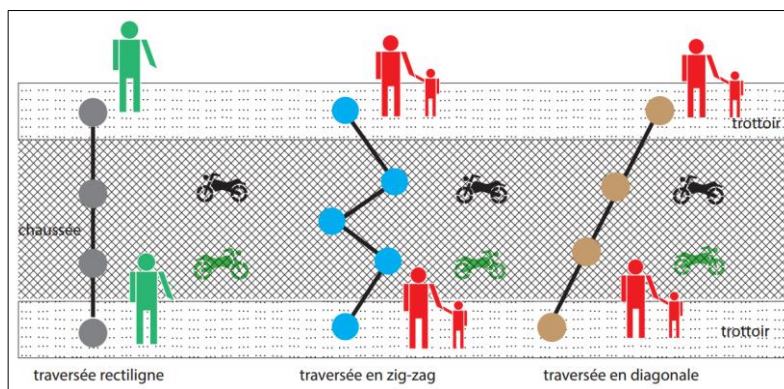


Figure 34 : Système de traversées pédestres

1.2 Trottoirs et passages piétons

Au centre-ville de Douala, les piétons sont les principales victimes d'accidents. En effet, le trafic y est plus important et les risques de collision plus fréquents (plus d'intersections, plus de zones de conflits potentiels). Les usages (circulation, stationnement, vie locale...) et les usagers sont également plus nombreux. Ce constat pose directement des questions sur la qualité de la vie qui nécessite d'accéder en sécurité aux différents équipements, et de pouvoir disposer d'une animation urbaine sans risque. Laisser les différents usages de la ville s'exprimer, c'est redonner sa place aux piétons, d'autant que même les automobilistes deviennent piétons à un moment donné de leur déplacement (TREVE, MILLOT, COUTY, & DEBOUDT, 2011).

La sécurité routière a souvent servi de caution à la séparation des modes. L'idée sous-jacente consistait à séparer la circulation motorisée de celle des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) de façon à éviter les conflits. Dans cette conception de l'aménagement, le cheminement des piétons est alors protégé sur les trottoirs, leurs traversées sont organisées et localisées en des endroits considérés comme plus sûrs, c'est-à-dire principalement en carrefours. Cependant, cette approche consommatrice d'espace ne peut concerner que les principales artères urbaines, à fort trafic, où la fonction de circulation est prédominante. Elle est peu adaptée à une vie locale de qualité. De plus, le problème du respect des divers espaces par des usagers auxquels ils ne sont pas dédiés est un impératif parfois difficile à mettre en place (ibid.). Au Cameroun, les trottoirs n'assurent pas toujours la sécurité du piéton à cause de sa dégradation et de l'absence de continuité. De plus, les passages protégés et les traversées piétonnes sont rares et peu respectés.

1.3 L'encombrement des trottoirs

L'espace public doit pouvoir permettre à tout un chacun de s'orienter ou de se repérer, de se déplacer vers un lieu pour accéder à un service, de rencontrer d'autres personnes, de se divertir etc. Le tout dans une ambiance sécurisante et sécurisée. De nombreux équipements et mobiliers urbains sont là pour assumer : commerces, bancs, corbeilles, panneaux de signalisation etc. Pour autant, la multiplication de ces équipements peut parfois être la cause

d'un encombrement excessif du trottoir et entraver les déplacements des piétons, altérant ainsi la qualité de service et le niveau de confort (LOPEZ & ROUSSEL, 2010).

Parfois, il n'est pas nécessaire que le trottoir soit surchargé pour que le piéton soit gêné dans son déplacement : une largeur de trottoir réduite ou l'implantation irraisonnée d'un mobilier peuvent suffire à compromettre l'accessibilité du cheminement (ibid.). L'étude sur les encombrements de trottoirs à Douala a été réalisée dans le quartier Akwa. Pour mesurer l'encombrement et son impact sur la mobilité des piétons, nous avons effectué des relevés et des observations sur le site les jours ouvrables et les week-ends. Les axes générant un flux important de piéton ont été privilégiés. Nous avons tout de même étendu nos investigations aux voies peu fréquentées pour identifier les obstacles à l'activité pédestres.

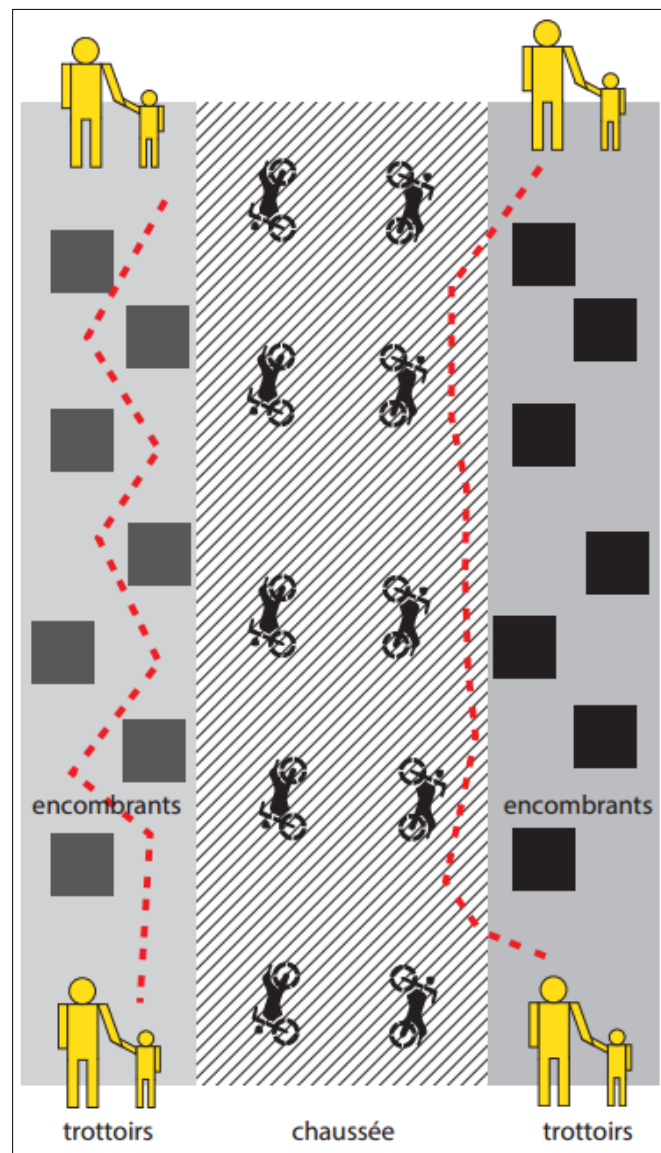


Figure 35: Circuit « imposé » aux piétons par les encombrants



Photo 63: Une route encombrée à Bafoussam le trottoir est occupé sur toute sa largeur © Kalieu 2015



Photo 64 : Trottoir encombré de part et d'autre, le piéton ne dispose que d'une étroite bande pour circuler © Kalieu 2015

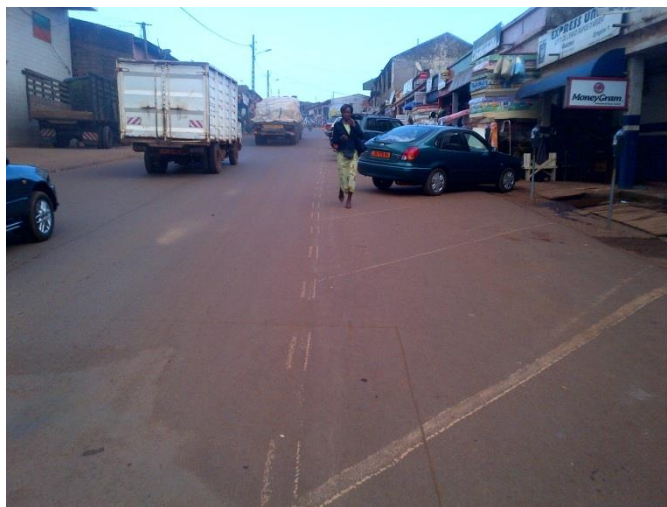


Photo 65 : Voie sans encombrement à Bafoussam, ne disposant pas de trottoir, ce qui représente un danger pour les piétons © Kalieu 2015

SECTION VII. Conclusion du chapitre IV

La rue est le support de toute fonction urbaine. Elle était dans ce chapitre décrite pour sa diversité et ses fonctions dans les villes de Douala et de Bafoussam. Les appropriations de la route par la moto ont fait l'objet d'une observation poussée, à l'origine de la découverte d'usages peu courants de la rue, connue principalement pour sa fonction circulatoire. Avec les motos, elle est un lieu de « vie » dont ils exploitent la principale ressource : le trafic.

Les territoires de la moto, si on peut les appeler ainsi, on fait l'objet de ce chapitre. Il était question d'identifier les mutations introduites par les motos-taxis dans le paysage urbain. Leur empreinte dans l'espace, comme nous l'avons montré, se traduit par la diversité de leur stationnement et la multitude des micro-espaces « conquis ». Les *motos-taximen*, par leur ingéniosité, redonnent vie à des friches urbaines et des espaces sans fonction. Parfois au mépris des dangers et des risques d'accident, ils n'hésitent pas à trouver leur place dans cette ville qui ne les attendait pas. Ce qui justifie la pertinence de notre interrogation sur leur intégration. Ce chapitre, au-delà de la compréhension de l'appropriation des espaces par les motos, met en exergue la fragilité du piéton dans ces villes où la loi est dictée par la moto. Le piéton, dont la prise en compte est rare dans les politiques d'aménagement de la voirie, devient la première victime de cette omniprésence de la moto. En plus de la menace que représente cette dernière, même les espaces qui lui sont dédiés sont illégalement occupés et très souvent saturés par les divers acteurs de l'économie populaire qui transforment les trottoirs en lieu d'exposition. Les camps motos ont une seconde fois été au centre de notre analyse : ils sont la traduction et la forme la plus aboutie de la conquête, de l'occupation et de l'appropriation des « carrefours ». Les camps au-delà d'un rassemblement de *motos-taximen*, sont de véritables adresses et portent tous une identité singulière.

PARTIE III. L'INCONTOURNABLE INTEGRATION

SECTION I. De l'importance, de la nécessité et de l'urgence de l'intégration

L'urbanisme haussmannien, a consacré la voirie comme système d'organisation urbaine. Les rues structurent et hiérarchisent la ville ; elles servent en outre, de fondement aux règles qui donnent à la cité son aspect visible : alignement, hauteur des immeubles, morphologie etc. Le XXe siècle, notamment sous l'influence de la théorie fonctionnaliste, a pris le contre-pied de cette tradition historique. Les tendances à la formation d'une « ville autour de la route » commencent aux États-Unis dans les années 20. Après la Guerre, les conditions économiques et sociales favorisèrent la propagation du modèle, avec l'usage généralisé de la voiture particulière et l'apparition d'une nouvelle forme d'urbanisme, dont la route constitue l'élément clé (GAMBARG, 1995). Cette lecture du processus de motorisation en occident nous rappelle à bien des égards celle des villes camerounaises d'aujourd'hui, même si dans ce cas il s'agit des motos. Écouler la circulation a toujours été la fonction première des voies urbaines, néanmoins, ces dernières années, cette fonction est devenue envahissante et dommageable. Le concept d' « intégration » peut constituer un outil pour traiter ce problème. Nous avons esquissé une méthode pour analyser la « capacité d'intégration des voies urbaines » et pour définir les moyens à mettre en œuvre pour retrouver un « équilibre » entre la circulation motorisée et les autres fonctions urbaines. Il ne faut cependant pas oublier que concevoir ou aménager une voie urbaine est un acte d'urbanisme, lié étroitement à la conception même de la ville dans son ensemble (ibid.). Des facteurs jouent à cet égard un rôle prépondérant :

- Le développement de l'économie urbaine de proximité.
- La présence en forte évolution des deux-roues motorisés.
- L'incivisme « généralisé » dans la circulation et le stationnement.
- L'occupation, le contrôle et la privatisation des espaces urbains par les *motos-taximen*.

La question se pose surtout pour les artères commerciales, compte tenu de la concentration de l'activité économique et de l'attractivité qu'elles présentent (ibid.). Après la seconde guerre mondiale le Cameroun a connu une triple croissance : urbaine, périphérique et automobile. Elle s'est traduite par des politiques urbaines axées avant tout sur le quantitatif, sur la base de doctrines rationalistes faisant table rase du passé. Les besoins du trafic ont parallèlement accru le divorce entre la voie et la ville, avec la perte d'une tradition de fabrication urbaine et une approche exclusivement routière des projets (ibid.). Confrontés

au brusque développement du phénomène automobile, les urbanistes ont cherché des solutions qui ont longtemps été basées sur les principes du zonage et de la ségrégation des flux, selon les principes de la *Charte d'Athènes*. Cette école de pensée a introduit un certain nombre de ruptures dans la manière de faire la ville et dans les liens entre l'urbanisme et la voirie : elle a imposé la notion de séparation des fonctions, qui se traduit par une ségrégation des usages et des modes de déplacement. Elle a également rejeté la ville traditionnelle et historique. De plus, l'expansion simultanée du trafic automobile et de l'urbanisation ont induit plusieurs types de problèmes : la transformation des fonctions économiques et sociales de la ville, les conflits d'usage entre le trafic et la vie locale, la dégradation des conditions de transport, du cadre de vie et de l'image urbaine (ibid.).

Pourtant, les usagers de la route doivent être en mesure de comprendre la ville et sa structure. Pour ce faire, la voirie doit être adaptée à la fonction de circulation et à la perception qu'en ont les usagers. En effet, la voie conditionne leur comportement, dans le choix de leur itinéraire comme de leur vitesse de déplacement. L'aménagement induit les comportements, ce qui conduit à une conception du réseau viaire assurant une orientation facile et logique, et à des dispositifs (architecture, mobilier urbain) qui la rende « lisible ». Bafoussam et Douala sont confrontées, comme l'ont été les villes occidentales, à un impératif de gestion et d'optimisation de leur système de déplacement et de transport. Leur écueil principal est évidemment constitué par la formidable présence des motos-taxis. L'expérience européenne est certainement à capitaliser pour trouver les solutions appropriées à leur intégration. Depuis près d'une décennie, les autorités oscillent entre l'interdiction et la réglementation de ce mode de transport (BIKOÏ, 1998). L'analyse de leur attitude frondeuse laisse croire que les motos-taxis sont des hors-la-loi, mais intouchables, car constituant une sorte de mal nécessaire (*Camroon Tribune*, 2006). L'objectif de ce chapitre est de contribuer à la construction de pistes d'amélioration. Cette dernière partie de notre thèse adoptera une approche ciblée et localisée. Ce choix se justifie, car il est très difficile de faire des recommandations globales au vu de la complexité et de la diversité des « territoires » et des usages de la route, aussi bien par les motos-taxis que par les autres usagers. Nous avons identifié des scénarios d'aménagement et de réorganisation spatiale de certains lieux en fonction de leur importance et de leur fonction.

SECTION II. Quelle intégration ?

L'intégration est l'action d'incorporer un ou plusieurs éléments étrangers à un ensemble constitué, afin d'en faire un tout organique. Cette définition tirée du trésor de la langue française, décrit avec exactitude notre démarche. Notre approche peut susciter quelques contestations ou des incompréhensions dans la mesure où la moto et la moto-taxi font désormais, selon l'expression consacrée partie « intégrante » du système de mobilité camerounais. Bien que s'étant imposé comme système principal de déplacement motorisé, la moto n'a pas bénéficié d'une politique d'accompagnement, ce qui a engendré de nombreuses externalités négatives. C'est pour corriger et limiter ces méfaits qu'une véritable intégration nous semble l'approche la plus adaptée. Sans avoir la prétention de résoudre complètement le problème occasionné par les motos, une intégration permettrait d'en tirer le meilleur parti dans des espaces où leur présence représente actuellement une entrave à la circulation et un danger pour les piétons. Pour être optimale et efficace, cette intégration doit être multiforme et ne pas se cantonner dans une approche spatiale et sécuritaire. Il faut y ajouter : une intégration sociale, institutionnelle, fonctionnelle et systémique. Rien ne permet de douter de la pérennité de la moto et de la moto-taxi. Au contraire, au vu de la progression et du rythme de l'équipement des ménages en moto, leur nombre devrait augmenter spectaculairement dans les prochaines années. Les initiatives pour leur « insertion » se doivent de l'inscrire dans le temps long. On ne saurait donc s'en remettre à des opérations conçues au coup par coup. Il convient d'élaborer un projet durable, qui ne peut être qu'une démarche évolutive.

1 L'intégration sociale

Elle est déjà largement engagée. Les motos-taxis sont acceptées par la population pour le service rendu et les commodités qu'elles apportent. Toutefois, leur comportement et leur mépris de ce qui les entrave entachent leur image. Leur réputation de rebelles contraste avec leur rôle social. Leur pleine intégration sociale passera nécessairement par la construction d'une image valorisée des *motos-taximen*. Le processus est déjà engagé avec « les camps motos » qui se sont constitués à Douala et à Bafoussam ; il n'est donc pas utopique de croire que le regard que porte les usagers et la société tout entière sur cette catégorie socio-professionnelle changera.

2 L'intégration systémique

Elle renvoie à la place de la moto dans le système de mobilité du Cameroun. La moto s'est imposée dans le paysage urbain et il est désormais inévitable pour les municipalités de composer avec la moto de façon harmonieuse. Pour une réussite de l'intégration systémique, il faut une réelle volonté institutionnelle. Au-delà des discours, il faudra concevoir une politique nationale des motos-taxis à même d'encadrer leur développement à l'instar des programmes « voie verte » en Europe, destinés à promouvoir la pratique du vélo.

3 L'intégration institutionnelle

Depuis quelques années, la moto-taxi bénéficie de l'attention soutenue de l'administration. Cet intérêt reste néanmoins limité à des tentatives de régulation ; les opérations de comptage, d'identification et de sensibilisation se succèdent sans parvenir à poser un véritable diagnostic de la moto dans la ville. Les municipalités et les communautés urbaines en charge de la gestion et de l'organisation des transports admettent que les tentatives opérées se sont soldées par des échecs. L'intégration institutionnelle pourrait se traduire par la mise en place d'un véritable « plan moto » ou d'un bureau des motos en charge des problèmes liés à ce secteur. L'intégration institutionnelle serait en outre bénéfique pour l'image des collectivités qui, aux yeux des transporteurs par moto et de la société, ne s'illustrent que dans la mise en place de stratégie rentière : la collecte des taxes n'engendre en effet nulle solution aux multiples problèmes de la moto et de l'insécurité routière.

4 L'intégration fonctionnelle

Elle est probablement la plus compliquée à mettre en place, pour trois raisons : l'incivisme des opérateurs du transport urbain, la saturation des voies structurantes, la diversité des occupations et des fonctions de la voirie. En dépit de tous ces griefs, l'intelligence collective et l'ingéniosité populaire parviennent toujours à assurer une relative fluidité du trafic. Dans une intégration fonctionnelle, la moto, première cause des congestions, serait au centre de la politique de mobilité. Si dans le désordre actuel les choses conservent encore une certaine efficacité, la probabilité d'arriver à saturation dans quelques années est élevée.

5 L'intégration spatiale

C'est elle qui fera l'objet de ce chapitre. Nous avons porté notre choix sur l'intégration spatiale, car d'elle dépend la sécurité du piéton et la réduction de l'impact que les zones occupées par la moto ont sur la circulation. Les carrefours que les motos-taxis s'approprient en plus de leur fonction de stationnement, deviennent des espaces de pouvoir et de contre-pouvoir, voire des *no man land*. Une fois qu'elles sont installées, il est difficile d'envisager une opération de délogement. Il est donc logique de faire de ces espaces de véritables « gares » avec des règles de fonctionnement clairement établies pour limiter leur nuisance sur le trafic et l'inconfort qu'ils imposent aux usagers. Par intégration spatiale, nous entendons aussi sécurité et fluidité.

SECTION III. L'intérêt de l'intégration

La primauté de la moto dans la circulation et son rôle dans la lutte contre le chômage sont des raisons suffisantes pour consolider la place qui est désormais la sienne.

1. La croissance de l'usage privatif

La forte baisse des prix de la moto, consécutive à la concurrence et à l'augmentation des concessionnaires, a permis aux ménages modestes de s'équiper, d'abord pour une exploitation commerciale, mais désormais aussi pour un usage personnel. Faute de statistiques fiables et devant l'impossibilité d'établir une frontière étanche entre moto-taxi et moto personnelle, nous avons procédé à une enquête auprès de 53 gendarmes de la légion de Gendarmerie de Bafoussam pour déterminer le niveau d'équipement des fonctionnaires en moto. Il en ressort que, chez ces gendarmes, le taux de possession était de 73%. La nature et la taille de notre échantillon ne sont pas représentatives, il traduit cependant une volonté affichée de se soustraire aux transports publics. Pour conforter nos observations sur l'augmentation du parc des motos à usage personnel, nous avons également mené une enquête auprès de 297 utilisateurs de la moto-taxi à Bafoussam et à Douala, sur la présence d'une moto dans leur ménage. Les résultats obtenus ont confirmé nos prévisions : 17 % des foyers en possédaient. Même si cela reste faible c'est une nette évolution car dans les années 80, la moto était encore un produit de luxe très rare. En interrogeant ces utilisateurs de la moto-taxi encore dépourvu d'un engin sur leur désir de s'offrir une moto dans les trois prochaines années, nous avons constaté que 31 % étaient susceptibles de s'en procurer. 60 % des hommes étaient disposés à s'offrir une moto contre 40 % des femmes. À la lecture de ces analyses, certes appuyées sur un échantillon réduit, nous pouvons conclure avec une quasi-certitude que l'augmentation du parc des motos à usage privatif ne fléchit pas, au contraire.

2. La diversité des services motos-taxis

Le recours à la moto constitue une solidarité peut-être dévoyée mais bien réelle dans une société marquée par la pauvreté. Se faire transporter ainsi participe d'une identité commune forgée dans le rejet de l'autoritarisme étatique. Il arrive parfois que les clients de motos-taxis prennent la défense de leurs conducteurs lors d'une altercation et soient les premiers à

demander aux autres usagers de déguerpir (KIDWANG, 2014). Cette « solidarité des pauvres » à laquelle s'ajoute la diversification des services motos favorise sa présence dans toute la ville et la rend indispensables aux classes populaires. La couverture globale, la desserte fine de l'espace et l'adaptabilité de la moto aux besoins spécifiques de l'utilisateur sont autant d'éléments qui justifient son intégration progressive en ville et dans les quartiers.

3. L'apparition d'une nouvelle génération de *motos-taximen*

Jusqu'à présent, les transporteurs en moto étaient considérés comme des « rebelles » et des « hors-la-loi » ; cette image est en cours de changement. En effet, depuis quelques années, dans les villes de Douala et de Bafoussam, les *motos-taximen* s'organisent en groupe ou en camp pour se distancier d'une image entachée de violence et de coup de force avec les autorités et les usagers de la route. Cette nouvelle génération, connue pour être plus respectueuse et « responsable » que ses aînés veut prouver que, malgré la présence de certains récalcitrants, la moto-taxi est un métier « convenable ». Pour encourager cette initiative, l'intégration des camps comme vecteur et pilier de cette nouvelle génération de motos-taxis serait bénéfique pour la société. L'intérêt porté aux camps peut inciter les autres *motos-taximen* à s'organiser pour bénéficier de la même attention.

4. L'absence d'alternative : une disponibilité et une proximité incomparable

Très présent dans le centre, les motos-taxis permettent aussi de pénétrer dans les zones d'habitat périphériques, aux voies souvent peu praticables. À Douala et Bafoussam les motos-taxis sont d'un usage très avantageux sur les courtes et moyennes distances, mais deviennent plus onéreux sur les longues ; et imposent même fréquemment le relais d'un taxi collectif, d'un minibus ou d'un autre moto-taxi (DIAZ OLVERA, GUEZERE, PLAT, & POCHET, 2012). À Douala et à Bafoussam, la moto-taxi représente souvent la seule solution de mobilité pour des habitants démunis et/ou isolés qui souhaitent accéder à la ville, le transport institutionnel ne pouvant pas assumer les besoins des usagers (cf chap. 1 enclavement). Faute d'alternative dans la couverture et la qualité du service de proximité que la moto offre, leur intégration devient indispensable. Même s'il existait une flotte d'autobus assurant un transport de masse de qualité, la moto-taxi resterait leader au point de rupture de charge et sans concurrence pour assurer le rabattement des passagers vers les

quartiers. En ville, aux heures de pointe, la moto reste le seul moyen capable de soustraire les plus pressés aux embouteillages. Ces faits incontestables rendent l'intégration inévitable.

5. L'échec des syndicats

Selon une étude menée par Jean-Pierre Kidwang à Douala en 2014, sur un échantillon de 620 conducteurs 82 % étaient insatisfaits de leur travail, 10,3 % ne se prononçaient pas, alors que 7,8 % seulement se disaient satisfaits (KIDWANG, 2014). Cette forte insatisfaction découlait de la précarité des emplois. Pour rendre supportable cette activité harassante et défendre leur intérêt, les *motos-taximen* se sont tournés vers les syndicats mais ils se sont montrés incapables de figurer comme des intermédiaires crédibles. Ils se sont empêtrés dans les luttes de positionnement et même parfois dans la prédation de leurs membres. Nombreux sont même les syndicalistes impliqués dans des affaires compromettantes : escroquerie (Jean-Baptiste, *moto-taximan* à Douala a dû remettre 20 000 FCFA à un syndicaliste pour son permis), abus d'autorité, décision unilatérale. La conjugaison de ces déboires a décidé de nombreux transporteurs par moto à leur tourner le dos, estimant avoir été trahi par ceux-là même qu'ils avaient mandatés pour défendre leur gagne-pain.

6. La réduction des accidents

Les piétons n'ont plus d'espace où cheminer en sécurité ; celui qui leur était auparavant réservé sur la voie publique a été investi par les motos-taxis, qui recherchent le moindre interstice pour circuler. Les trottoirs et les terre-pleins deviennent pour eux des voies de priorité absolue, le dépassement par la droite constituant par ailleurs une manœuvre répandue (KIDWANG, 2014). Le nombre d'accidents de la route dans le transport collectif artisanal apparaît comme un problème majeur. Même sans avoir de données fiables, il est patent que la conduite dangereuse est la cause principale d'accidents (mortels ou non) impliquant un pourcentage élevé de *motos-taximen*. Les chauffeurs n'ont pas de permis de conduire valide ou authentique et la journée de travail est excessivement longue, avec des périodes de repos très courtes. De plus, la concurrence dans le repérage des passagers le long des rues se traduit par des excès de vitesse et une surcharge des véhicules, deux des causes les plus importantes d'accidents mortels (ALLAIRE, FERRO, & BREUIL, 2015). Une bonne intégration de la moto-taxi contribuerait à la réduction de l'accidentologie. Face à

l'échec des opérations de régularisation et d'organisation, en posant la question de l'intégration des motos, on s'interroge aussi sur les solutions opérationnelles à même de réduire le nombre de victimes d'accidents de la route.

7. La réduction de la congestion

Les problèmes de circulation sont une pénible réalité dans de nombreuses villes du monde ; mieux encore, il s'agit d'un véritable casse-tête pour les responsables politiques, les experts, et les habitants. La congestion en est sa manifestation la plus visible, et ses causes sont flagrantes : inadaptation des caractéristiques géométriques des routes, qui n'offrent pas la capacité requise pour le trafic ; l'affirmation de soi et l'exposition de sa position sociale par l'utilisation abusive de véhicules à moteur etc. La difficulté de trouver une solution est grande une fois qu'elle est installée. En fait, son évolution est si rapide qu'elle ne permet pas de planifier ou de prévoir convenablement ses conséquences. Malgré l'intérêt du public pour les véhicules à moteur, ils ont acquis des connotations négatives au vu des externalités consécutives. Dans le même temps, la croissance du niveau social moyen de la population et les améliorations des réseaux routiers servent de processus d'induction en alimentant une demande plus forte pour utiliser davantage encore les véhicules à moteur. En conséquence, chacun rêve « de posséder une moto et de profiter de sa souplesse », ce qui implique plus de moto sur la route (BERTHOD, KOREN, & CARACOGIA, 2000). Au Cameroun, il ne fait aucun doute que l'automobile, la moto et l'incivisme sont les principaux facteurs de congestion. Parallèlement, d'autres méfaits contributifs étroitement liés surviennent dans différents domaines : santé (stress), économie (accidents), social (décès et invalidité), urbanisme (expansion urbaine), confort (pollution sonore).

L'intégration des motos est une occasion de réorganiser le système de transport urbain et implicitement de fluidifier le trafic, que la moto contribue à ralentir. L'incivisme généralisé, amplifié par celui propre aux *motos-taximen*, peut être limité si les acteurs majoritaires du transport urbain sont sensibilisés sur les conséquences de leurs modes de conduite. À Bafoussam, le trafic n'est que rarement ralenti du fait des motos-taxis, au contraire de Douala où cela survient régulièrement.

SECTION IV. Les tentatives de régulation et d'organisation

1. Les autorités organisatrices des transports publics

Pour mettre en place une politique de transport et de mobilité, l'existence d'autorités organisatrices est primordiale (ALLAIRE, CHARLES, SCHÖNFELD, & BRAS BAIA, 2012). Au Cameroun dans ce rôle, on trouve : le ministère des Transports, le ministère du Développement urbain et de l'Habitat, les communautés urbaines et les communes. Leurs missions sont :

- Le ministère des transports doit participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures législatives ou réglementaires relatives aux transports, à la sécurité et à la prévention routière, en liaison avec les autres administrations concernées. Il est en charge du suivi de la mise en œuvre et de l'exécution du plan sectoriel des transports. Il participe à la formation professionnelle des personnels du transport.
- Le ministère du Développement urbain et de l'Habitat s'occupe de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies de gestion des infrastructures urbaines, en liaison avec le ministère des Travaux publics. Il est en outre en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies d'amélioration de la circulation dans les grands centres urbains avec les départements ministériels et les collectivités territoriales décentralisées concernés.
- Les communautés urbaines (il en existe onze au Cameroun) sont chargées de l'étude et de la gestion des programmes d'entretien des infrastructures et des réseaux de moindre envergure. Elles assurent la gestion du domaine public routier. À cet effet, elles disposent d'un service dédié à la circulation et aux déplacements urbains, chargé :
 - D'assurer la liaison avec les opérateurs du secteur transport
 - De l'entretien et la gestion des différents équipements de transport
 - De mettre en œuvre la politique des transports et des déplacements urbains
 - De l'étude et de la réalisation des aménagements et des équipements nécessaires à l'application du plan de circulation

La loi de décentralisation du 22 juillet 2004 a transféré aux communes les compétences suivantes :

- Opérations d'aménagement
- Création et aménagement d'espaces publics urbains
- Organisation et gestion des transports publics urbains
- Création et entretien de voiries municipales, réalisation de travaux connexes

Depuis 2013, le ministère de la Jeunesse et de l'Éducation civique (MINJEC) et celui de l'Emploi et de la Formation professionnelle (MINEFOP) sont impliqués dans l'organisation et la professionnalisation du secteur des motos-taxis. En plus des communes et des communautés urbaines, ces ministères doivent participer activement à l'élaboration d'une feuille de route pour les « encadrer ». L'organisation de l'activité des motos-taxis à Douala et Bafoussam mobilise en tout quatre ministères, deux collectivités territoriales, auxquels il faut ajouter les préfetures et les sous-préfetures.

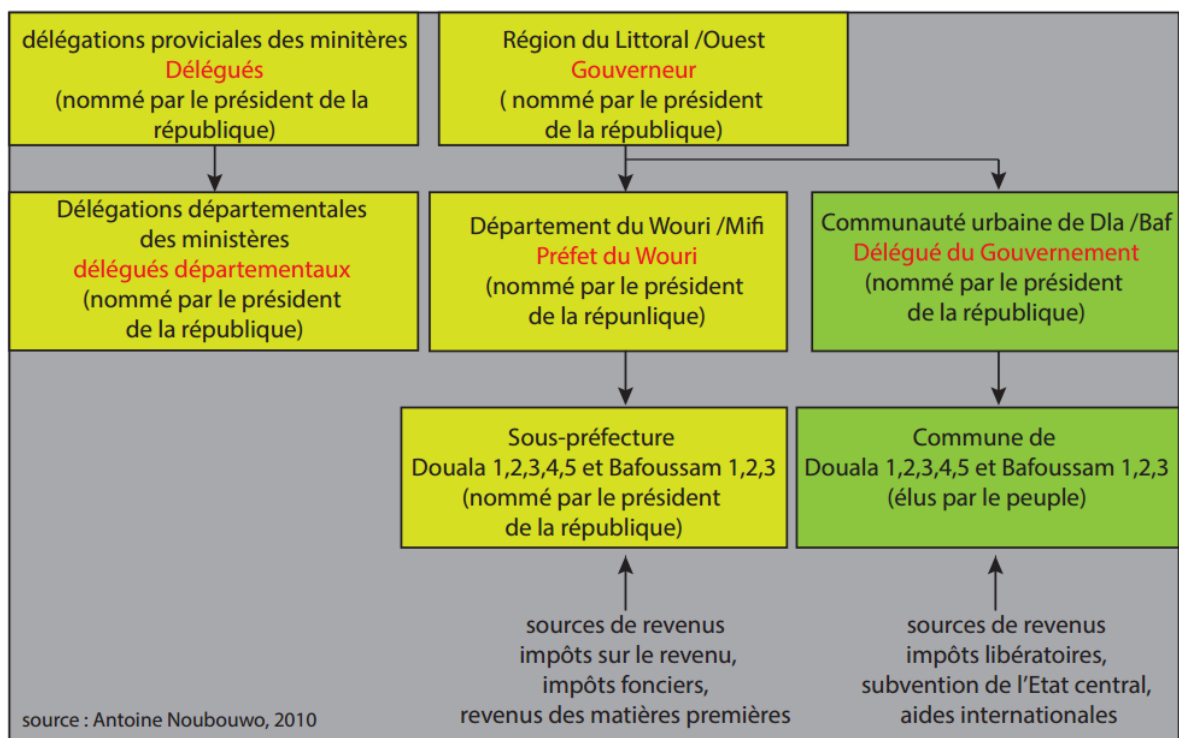


Figure 36 : Architecture du pouvoir à l'Ouest et au Littoral

2. Les initiatives institutionnelles et étatiques

2.1 Les délégués motos du MINJEC

Pour organiser l'activité des motos-taxis dans la région de l'Ouest, la délégation départementale de la Jeunesse et de l'Éducation civique s'est constituée un réseau de délégués moto pour une action de proximité dans la ville de Bafoussam. Leur mission est la collecte et la diffusion des informations. De plus, ces délégués d'arrondissement motos sont un relais pour l'administration, en ce sens qu'ils remontent auprès d'eux les doléances de transporteurs par moto. Pour le MINJEC, ils forment un secteur d'activité réfractaire voire hostile à toute réglementation et à tout encadrement ; il faut donc les encourager au respect de la réglementation, afin de réduire l'incivisme. Pour atteindre cet objectif la délégation départementale travaille avec les groupes et les associations pour les réunir et les organiser. La réussite de cette action donnera plus de lisibilité aux opérateurs moto ; selon la responsable des affaires générales, *« les camps et les groupes moto sont si nombreux qu'on a du mal à savoir à qui se fier et qui fait quoi et vaut quoi. Les syndicats et associations présents dans la ville ne rassemblent qu'une infime partie des opérateurs. D'où l'intérêt de mettre sur pied des délégués d'arrondissements pour les recenser »* (Bafoussam, Avril 2015). Grâce à l'action de ses délégués d'arrondissement, le MINJEC se constitue une solide base de données sur les motos-taxis de la ville de Bafoussam.

2.2 L'armée au chevet de la sécurité routière : le retour à l'essentiel

Le Conseil National de la Route du Cameroun (Conaroute), après un examen des causes d'accident de la circulation, envisage de transférer la formation des automobilistes au ministère de la Défense, pour le ministre des Transports, Edgard Alain Mebe Ngo'o et le secrétaire d'Etat à la Défense, Jean-Baptiste Bokam, l'inadaptation des formations de certaines auto-écoles serait à l'origine des carences et défaillances des automobilistes. Le ministre des Transports, (précédemment ministre de la Défense) a envisagé le recours à l'expertise du centre de formation technique des armées, pour la formation à la conduite des civils (BIDIAS, 2016). Une telle éventualité démontre, s'il en était encore besoin l'acuité de la « crise du permis de conduire » que nous avons déjà abordée (cof.chap.3). Ce choix radical pour contrôler et sécuriser la formation des futurs automobilistes serait une première étape vers la refonte du système de transport. Cette reconnaissance du rôle de

l'usager comme maillon central de la sécurité routière devrait permettre de réduire l'écart que le Cameroun a accumulé par rapport aux pays comme le Rwanda ou la Tunisie dans la formation des usagers motorisés. Des interrogations subsistent néanmoins : l'Armée seule pourra-elle-venir à bout de cette immense tâche ? Ne faudrait-il pas doter tout le pays d'un véritable organe de contrôle des auto-écoles, des candidats au permis de conduire et des délégations départementales des transports qui, de notoriété publique sont en proie à la corruption. Cette initiative confirme notre hypothèse : la sécurité des usagers repose avant tout sur leur comportement et sur le support roulant, d'où l'intérêt des campagnes de sensibilisation de masse. La logique technicienne ou techniciste n'est efficace que si l'usager connaît le *modus operandi* de l'équipement ou de l'infrastructure qui lui est dédié.

2.3 Campagne de professionnalisation du FNE

Le FNE (Fonds National de l'Emploi) a débloqué des fonds propres pour mener une opération de régulation du secteur, en finançant l'obtention du permis de conduire de 250 conducteurs de motos-taxis de la ville de Foumban. Il a en outre financé l'achat de casques et de chasubles. Cette campagne de formation des chauffeurs de motos-taxis a été menée en étroite collaboration avec les associations et les syndicats. Elle doit être renouvelée, si toutefois le financement en est obtenu. Les responsables du FNE considèrent que leur mission est de promouvoir l'emploi, notamment informel, y compris celui des *bend-skinieurs*. Le coût de cette première phase pilote de professionnalisation est estimée à 5 570 000 FCFA, elle est sans précédent dans l'histoire de cette entreprise citoyenne qui est parvenue à mettre là, d'importants moyens à la disposition d'une couche de la population défavorisée. Chaque bénéficiaire a reçu 22 280 FCFA, ce qui lui permettait de financer sa formation préalable au permis de conduire. Le choix de Foumban se justifie par une plus grande souplesse dans l'organisation et une zone d'activité plus petite et mieux contrôlable que celle de Bafoussam. Deux auto-écoles étaient partenaires de l'opération. Pour les responsables du FNE, le financement du permis de conduire est la première étape vers un processus d'insertion professionnelle ; il participe également à la création d'activités. Pour le chef du service Emploi indépendant, « *le FNE doit garder un œil sur les activités qui se développent dans son environnement, d'où cette action qui vient renforcer le discours du chef de l'État. De plus, le secteur moto est lucratif et à rentabilité immédiate* ». Le FNE s'est fixé

pour objectif de sortir la moto de l'informel. Il espère ainsi réduire la mortalité précoce des conducteurs de motos-taxis.

2.4 L'échec de la politique des stationnements interdits à Bafoussam

La croissance continue du trafic et du stationnement des deux-roues a eu des conséquences sur le partage de l'espace urbain, l'occupation de la voirie, la congestion du réseau et la sécurité routière. Les politiques restrictives du stationnement dans les zones avoisinant le quartier commercial du centre de Bafoussam, mise en œuvre pour atténuer ces dysfonctionnements, n'ont eu qu'un mince succès.

En effet, pour fluidifier le trafic et limiter le risque d'accident aux intersections entre les deux-roues motorisées et les autres usagers, la municipalité a interdit les stationnements en de nombreux points jugés dangereux. Mais, en dépit des contrôles sporadiques des agents municipaux, les *motos-taximen* frondeurs continuent à ignorer ces interdictions, prétextant l'absence de stationnement alternatif. On peut toutefois penser que cet irrespect du code de la route est aussi dû à un contrôle policier insuffisant (TRANI, BOENBER, PEETERS, & POUTANEN, 1995).



Photo 66 : Des stationnements interdits investis par les *motos-taximen* à Bafoussam ; au quotidien c'est un éternel jeu du chat et de la souris pour les faire déguerpir comme sur la photo de droite © Kalieu 2015



Figure 37 : Les stationnements interdits de Bafoussam

2.5 La stratégie du MINEFOP pour l'organisation et la formation

Ce projet est une proposition faite par le ministère de la Formation professionnelle le 22 février 2013, à la suite du discours du président de la République, qui sollicitait des propositions pour l'organisation de l'activité moto-taxi. Il s'agit d'un catalogue d'actions à mettre en place pour professionnaliser et faciliter la reconversion des transporteurs par moto. Il ne donne aucune précision sur la démarche et les étapes structurantes du projet. Quelques thématiques traitées sont assurément pertinentes, mais beaucoup dénotent un manque de connaissance du secteur. Rappelons tout de même les points abordés dans ce document, en les commentant :

- 1- absence de centre de formation des moniteurs de motos-taxis : au vu de la situation alarmante, les moniteurs d'auto-écoles peuvent assurer la formation des *motos-taximen* en organisant des sessions de masse.
- 2- absence d'un dispositif d'accès aux financements publics par les *motos-taximen*
- 3- absence de lien juridique entre les exploitants des motos-taxis et les conducteurs
- 4- absence d'un fichier fiable des conducteurs de motos-taxis : il n'est pas utile d'avoir un fichier des *motos-taximen* pour limiter les accidents et l'incivisme sur les routes. Cette question reste au centre des stratégies des collectivités comme une condition *sine qua non* pour la réduction des nuisances et des accidents. Est-ce une raison pour ne pas se poser les bonnes questions et prendre les mesures adéquates pour une meilleure gestion des transports urbains ? De plus il est utopique de vouloir faire une distinction entre les motos à usage personnel et les motos-taxis. Même si elle était possible, elle ne mènerait

pas à une solution, la preuve en est que les taxis, tout peints en jaune qu'ils sont, ne respectent pas pour autant le code de la route.

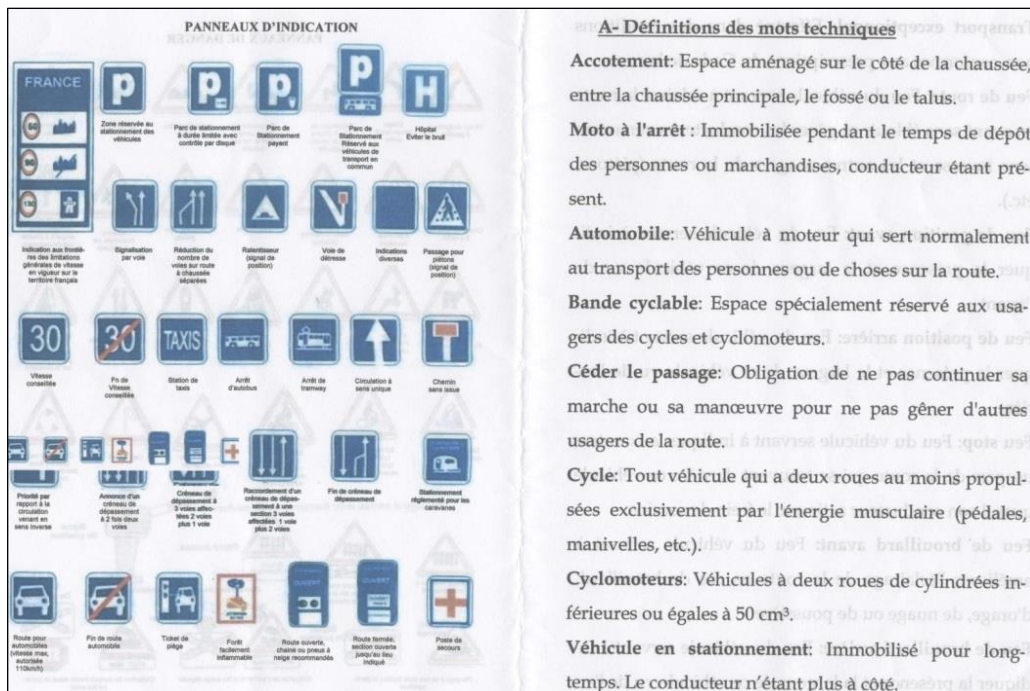
- 5- absence d'un guide des bonnes pratiques pour la conduite des motos-taxis : un guide du moto-taxi s'avère utile, son succès résiderait dans une bonne stratégie de vulgarisation capable d'assurer sa gratuité et sa distribution.
- 6- absence de délimitation de zones de circulation des motos-taxis en milieu urbain
- 7- absence d'un référentiel et de programmes de formations : le code de la route est unique pour tous les usagers. Il n'est pas pertinent de concevoir un référentiel de formation spécifique pour les motos-taxis. En revanche, il est nécessaire de concevoir un guide du moto-taxi intégrant les particularités locales.
- 8- niveau d'éducation disparate des conducteurs
- 9- opportunité de reconversion professionnelle
- 10- absence d'un plan prévoyant des stages de remise à niveau pour les détenteurs de permis de conduire motorcycle : un tel plan est une illusion. Il est déjà difficile de les mobiliser pour suivre une formation à la conduite. Leur demander de suivre des séances de remise à niveau, serait peine perdue. Il faut mettre l'accent sur des opérations ciblées de sensibilisation et des campagnes de sécurité routière.

2.6 L'inefficacité des livrets de sensibilisation de la communauté urbaine de Douala

Le conducteur de deux-roues motorisé (2RM) est un usager protéiforme. Selon son type d'engin et son motif de déplacement, il peut se comporter de manières sensiblement différentes et se trouver confronté à des problématiques d'insécurité variées (DANSAUT, 2014) . Pour lutter contre l'incivisme des *motos-taximen*. La communauté urbaine de Douala en partenariat avec les mairies d'arrondissement, les syndicats et l'auto-école PLUS a rédigé un guide du conducteur de la moto-taxi contenant l'essentiel du code de la route. Son succès a été mitigé, car son contenu était peu adapté à la réalité locale ; il en référait notamment à divers panneaux de signalisation inexistantes au Cameroun. De plus, ce guide manquait cruellement d'illustrations, plaçant de façon didactique le *moto-taximan* face à ses problèmes quotidiens, comme la conduite à tenir à une intersection.



Figure 38 : Couverture du guide du moto-taximan © Wondje 2011



A- Définitions des mots techniques

Accotement: Espace aménagé sur le côté de la chaussée, entre la chaussée principale, le fossé ou le talus.

Moto à l'arrêt : Immobilisée pendant le temps de dépôt des personnes ou marchandises, conducteur étant présent.

Automobile: Véhicule à moteur qui sert normalement au transport des personnes ou de choses sur la route.

Bande cyclable: Espace spécialement réservé aux usagers des cycles et cyclomoteurs.

Céder le passage: Obligation de ne pas continuer sa marche ou sa manœuvre pour ne pas gêner d'autres usagers de la route.

Cycle: Tout véhicule qui a deux roues au moins propulsées exclusivement par l'énergie musculaire (pédales, manivelles, etc.).

Cyclomoteurs: Véhicules à deux roues de cylindrées inférieures ou égales à 50 cm³.

Véhicule en stationnement: Immobilisé pour longtemps. Le conducteur n'étant plus à côté.

Figure 39 : Extrait du guide du conducteur de moto-taxi. On remarque la présence des panneaux de signalisation quasi inexistant dans le paysage routier camerounais © Wondje 2011

2.7 L'allègement des procédures administratives pour exercer comme *motos-taximen*

Avant la diminution du nombre de pièces exigées, la dépense globale pour une exploitation légale de la moto-taxi était de 142 500 FCFA. Elle est désormais de 67 000 FCFA, répartie entre la police d'assurance (21 000 FCFA), la carte nationale d'identité (5000 FCFA), la carte grise (20 000 FCFA) et le permis de conduire (21 000 FCFA). Cet allègement a figuré parmi les nombreuses stratégies incitatives imaginées pour encourager les chauffeurs de motos-taxis à se régulariser. Au vu de la complexité des procédures et de l'ensemble des documents qui étaient exigé d'eux, il était évident que peu se manifestent. De plus, l'initiative intervint dans un contexte où le « divorce » entre l'administration et les motos-taxis était consommé. Depuis, ils se contentent majoritairement de payer les taxes communales. L'allègement décidé en 2014 est sans doute arrivé trop tard.

Tableau 9 : Récapitulatif des documents relatifs à l'exercice de la profession de moto-taxi avant l'allègement, selon Arlette Wondje, 2010

Pièces exigées	Autorité responsable	Montant	validité
1/ Accès à la profession			
Licence S2 de transport	délégation des Transports	8 500	définitive
Carte de transport public routier	délégation des Transports	5 000	variable
Inscription au registre des transporteurs	délégation des Transports	0	Définitive
Certificat de visite technique	entreprises privées	inconnu	1 an
Police d'assurance	compagnie d'assurance agréée	21 000	1 an
Impôt libératoire,	commune d'arrondissement	10 000	1 an
Carte grise moto + immatriculation	Service Régional des Transports	20 000	Définitive
Vignette	commune d'arrondissement	2 000	1 an
Taxe de stationnement	Commune d'arrondissement	12 000	1 an
2/ Conditions d'exercice de la profession			
Carte nationale d'identité	Commissariat	5000	définitive
Permis de conduire de la catégorie A	Délégation Régionale des Transports	21 000	10 Ans
Certificat de capacité « MT »	Délégation Régionale des transports	20 000	10 Ans
3/ Caractéristiques des motos taxis et de leurs équipements			

Pièces exigées	Autorité responsable	Montant	validité
1 Mototaxi (125cm3)	Concessionnaires	350 000	définitive
Peinture du réservoir de la moto en jaune	Cabine de peinture	10 000	Définitive
2 Casques	Au marché	10 000	aléatoire
Trousseau de dépannage	Au marché	4 000	aléatoire
Gilet	offert gratuitement	5 000	Définitif

2.8 L'interdiction « zonale » des motos-taxis à Douala

En 2012, la circulation des motos-taxis a été interdite à Bali et Bonapriso après Bonanjo et Deïdo où la mesure était déjà appliquée. Plus tard, cette restriction a été étendue à certaines voies. Elle a été rigoureusement respectée dans les quartiers suscités, mais sur les voies son application a été relative. Cette décision faisait suite à un décret de 2008 relatif à l'exploitation des motos-taxis à titre onéreux qui limitait leur présence aux zones périphériques.

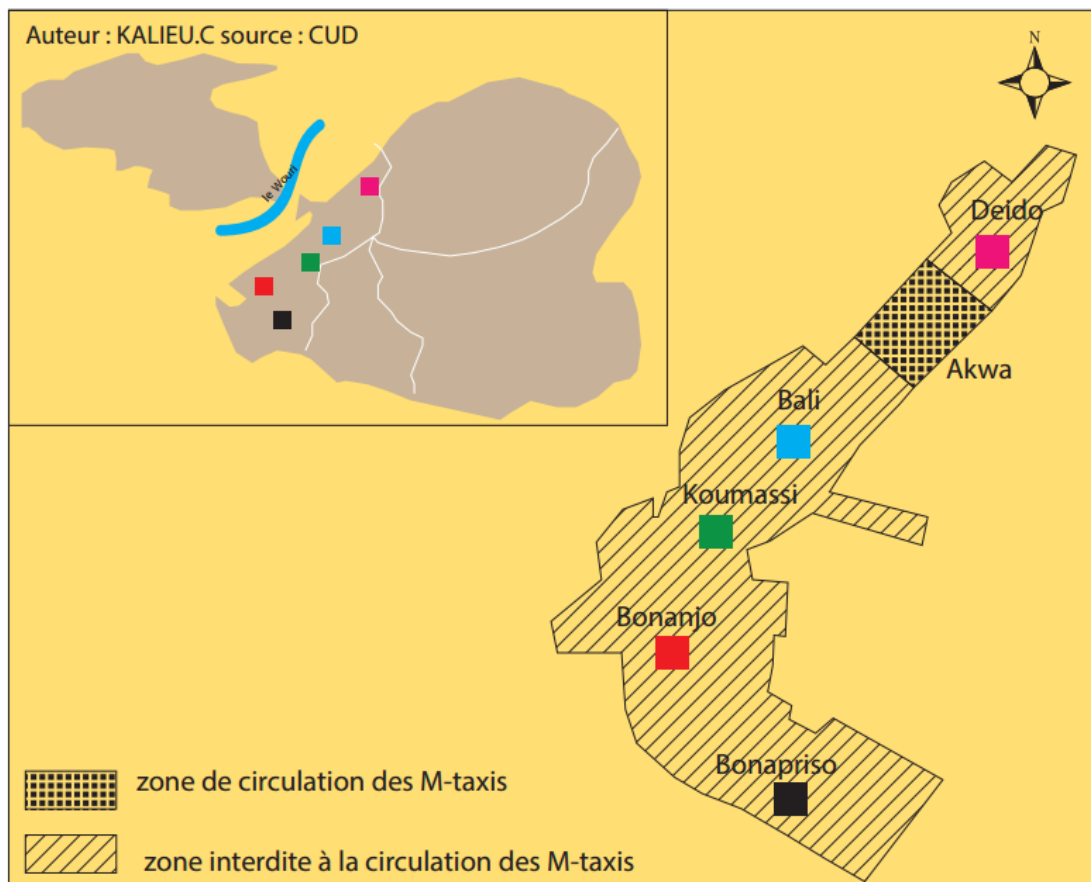
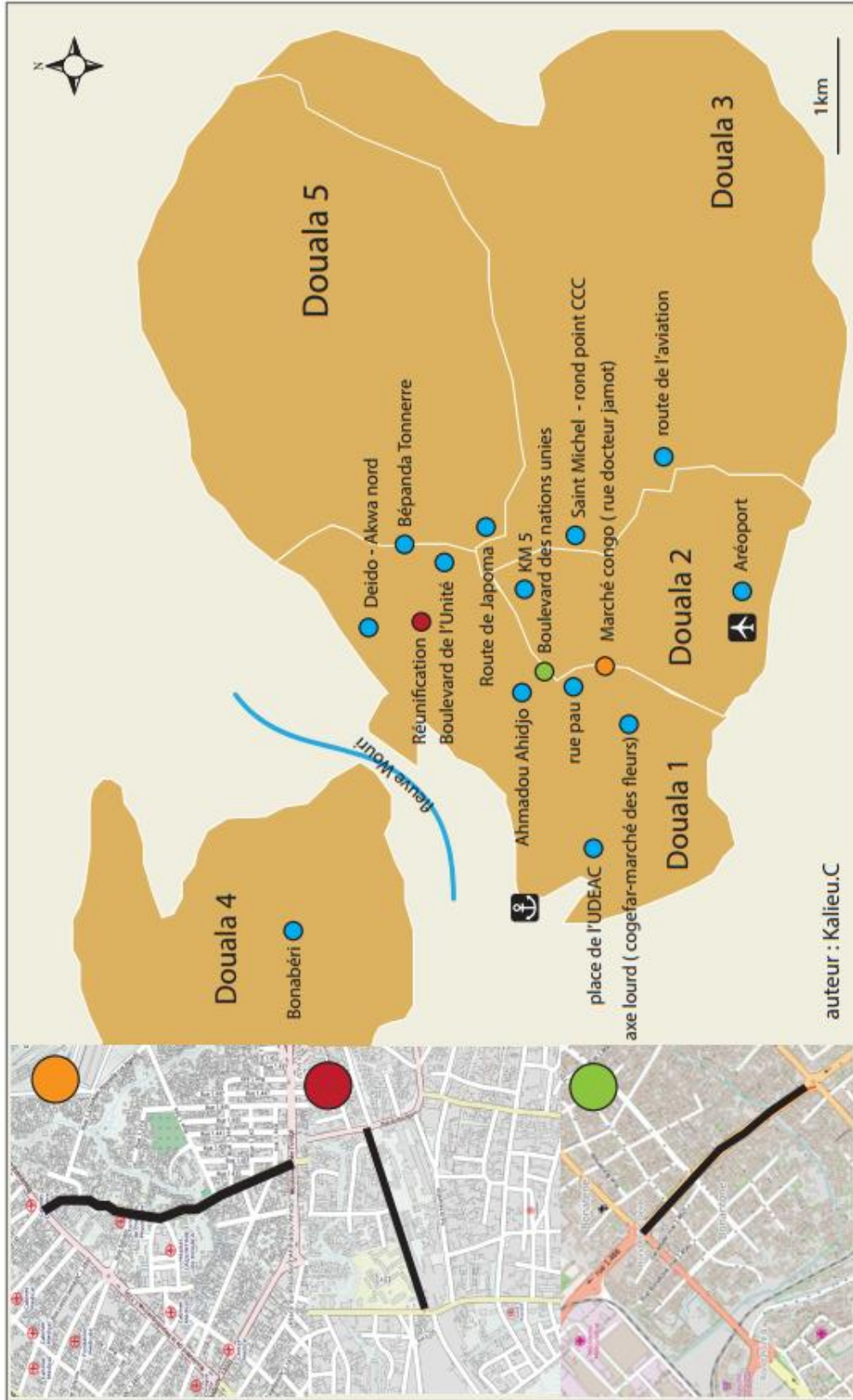


Figure 40 : Localisation des quartiers interdits à la circulation de la moto-taxi à Douala



Carte 34 : Voies interdites à la circulation des motos-taxis à Douala

2.9 La force comme dernier recours : le *manu militari* au secours de l'administration

À Douala, dès 1996, le ministère des Transports, soutenu par les mairies, avait demandé aux *bend-skineurs* de peindre leurs motos en jaune, de mettre une plaque d'immatriculation, d'avoir des casques pour leur sécurité et celle du passager, de payer auprès de la mairie et du service de transport urbain un impôt libérateur, une vignette, une assurance. Il leur fallait en outre détenir un permis de conduire pour les motos de plus de 55 cm³. Le laxisme des autorités publiques a entraîné le non-respect de ces premières mesures (DJOUA B. , 2015). Cette faiblesse initiale a renforcé le sentiment d'impunité chez les conducteurs de motos. Le refus « d'obtempérer », de se « soumettre », de « s'aligner » a été et est encore à l'origine de nombreux affrontements entre les municipalités et les motos-taxis. Les années de laxisme ont creusé le terreau fertile de la contestation actuelle, qui se systématisé dans les petites villes où les risques de débordement sont encore limités et peuvent être facilement maîtrisés. À Bafoussam, en 2009, grâce à des opérations de saisies, le préfet avait réussi à contraindre les motos à se mettre aux normes. Après son départ, faute d'un homme à poigne, les opérations se sont essouffées, comme nous l'a confirmé le second adjoint au maire de Bafoussam 3 : « *Quand le préfet Bernard Atebede était là, les motos-taxis se sont alignées. Il avait mis en place une véritable opération coup de poing pour mettre en fourrière toutes les motos qui ne possédaient pas toutes leurs pièces et qui n'étaient pas peintes en jaune. Il n'hésitait pas à faire des saisies massives de motos. Pour retirer leurs motos, les intéressés étaient obligés de peindre leur réservoir en jaune et de fournir toutes les pièces exigées. Mais depuis qu'il est parti, les choses ont changé et le désordre s'est installé à nouveau.* » (Mairie de Bafoussam 3, Avril 2015). Le *manu militari* a été appliquée dans de nombreuses collectivités avec des résultats mitigés.

Date saisie	N°	Marque	Propriétaire	IMMATRICULATION	ADRESSE	CHAUFFEUR	OBSERVATIONS	Date sortie	Signature
20/04/15	09/15	Moto Honda	Messang Samuel	0UMT 6704G	717-87-85	ch. prop	ne fait pas de moto taxi	21/04/15	
20/04/15	10/15	Moto Honda	Nepawa Jean Robert	0UMT 610AR	99-87-52-25	ch. prop	ne fait pas de moto taxi	21/04/15	
20/04/15	11/15	Moto Honda	Moumbe David	0UMT 610AR	70-82-35-70	ch. prop	ne fait pas de moto taxi	21/04/15	
20/04/15	12/15	Moto Honda	M. Ndehouno	0UMT 242 AR	70-82-35-70	ch. prop		21/04/15	
20/04/15	13/15	Moto Honda	Telle Eugénie	0UMT AD		ch. prop		21/04/15	

Photo 67 : Extrait du registre des saisies de Bafoussam © Kalieu 2015

Les différentes rubriques du registre de la gauche vers la droite

Date /Noms /Marque/Propriétaire /Immatriculation / Adresse / Chauffeur / Observation /Date sortie / Signature

Tableau 10: Tableau synthétique des actions de régulation de l'activité moto au Cameroun

Date et lieu	Actions menées
<p>24 août 2015 Garoua</p>	<p>Vaste opération de saisie des motos-taxis : Près de 2000 engins ont été saisis par les forces de l'ordre et agents communaux. En plus des documents exigés pour exercer l'activité de <i>moto-taximan</i>, les opérateurs de ce secteur sont désormais tenus d'arborer des chasubles orange avec un numéro d'identification attribué par la mairie où ils souhaitent travailler. Initiateur de l'action : Commune de Garoua</p>
<p>10 juillet 2014 Yaoundé</p>	<p>Violente riposte à la suite des saisies de motos : Les conducteurs de mototaxis se sont rendus dans les services annexes de la mairie de Yaoundé IV pour récupérer leurs engins. Ils n'ont pas hésité à détruire le portait d'entrée pour se saisir de leur moto et de s'enfuir, malgré l'intervention des forces de l'ordre une violente bagarre est intervenue entre les belligérants. Cette rixe est le résultat d'une opération d'assainissement et de saisie des motos non-conformes. Initiateur de l'action : Communauté urbaine de Yaoundé</p>
<p>Mai 2013 Meyomessala</p>	<p>Remise des attestations de fin de formation : Ces moto-taxi « new-look » car tous équipés et en règle sont les fruits de la première phase d'assainissement du secteur des transports par motorcycle. Pour le ministre des Transports cette remise des attestations est un acte qui marque le désir d'organiser l'activité et surtout vise à inciter les autres motos-taxis à sortir de la clandestinité. C'est sans doute ce constat qui a motivé les 149 récipiendaires à financer d'eux-mêmes leur formation. initiateur de l'action : Ministre des transports</p>
<p>Mai 2012 Douala</p>	<p>Identification des motos-taxis : il s'agissait d'attribuer à chaque moto un numéro d'identification en fonction de sa commune de résidence. En 2012 seules 7000 motos-taxis avaient été identifiées sur près de 70000 qui circulaient dans la ville à cette époque. Initiateur de l'action : Communauté urbaine de Douala</p>
<p>1^{er} Juillet 2010 Douala</p>	<p>Harmoniser la couleur des motos-taxis : L'action consistait à attribuer à tous les <i>motos-taximen</i> de la ville de Douala, une couleur « jaune » qui permettrait et favorisera leur distinction et leur identification dans la circulation. L'objectif</p>

	était de marquer une différence définitive entre les motos personnelles et les motos-taxis. Les <i>motos-taximen</i> qui se sont conformés à cette réglementation ont été « tabassés » par leurs collègues. Initiateur de l'action : Préfet du Wouri
Janvier 2008 Douala	Lutte contre l'encombrement de la voie publique: Il était question d'interdire le stationnement des motos-taxis au niveau des grands carrefours, des édifices publics, des devantures d'hôtels et de la zone de l'aéroport international de Douala. Ces mesures en sont restées au niveau des déclarations d'intention. Les autorités municipales n'ayant pas eu les moyens de leur politique n'ont pu instaurer des mécanismes de contrôle systématique dans les zones dites interdites. Initiateur de l'action : Préfet du Wouri
2003 Douala	Signature d'une convention de partenariat avec les conducteurs de motos : celui-ci prévoyait que la commune négocie avec des auto-écoles des conditions de formation et de recyclage pour les bend-skineurs et que ces derniers respectent la paix sociale. Ces mesures prises dans certains arrondissements de Douala n'ont pas eu d'effets, parce qu'elles se sont trouvées isolées et limitées à des espaces d'une ville géographiquement et administrativement vaste. Initiateur de l'action : Mairie de Douala V

2.10 Douala : le fiasco des opérations d'identification

L'opération d'identification des motos de 2012 a été la seconde du genre, la première n'ayant pas connu le succès escompté. Deux ans plus tôt, la communauté urbaine de Douala avait entrepris une opération similaire, mais 191 *motos-taximen* seulement avaient répondu à l'appel des autorités du Wouri. L'opération d'identification des motos, devait permettre de connaître le nombre réel des *motos-taximen* dans la ville. Pour Julienne Tsafack chef du département de la Circulation et des Transports urbains de la communauté urbaine de Douala (CUD), « *Ils ne viennent pas parce qu'ils n'ont pas un dossier complet. Or, ce dossier (une carte grise, un permis de conduire (A), d'une carte nationale d'identité et une assurance) est indispensable pour se faire identifier* » (HAPPI, 2010). Elle affirme que des dispositions avaient pourtant été prises pour que l'information circule dans toute la ville et que les *motos-taximen* soient au fait des exigences. À cet effet, des séminaires avaient été organisés par la CUD en avril 2010. La communauté urbaine de Douala avait impliqué les

syndicats pour qu'ils encourageassent leurs membres à s'identifier. La sensibilisation sur le sujet s'était aussi faite dans les médias audiovisuels de la place ; des prospectus avaient été distribués dans les quartiers ; des équipes d'identification avaient été décentralisées dans chaque commune de la ville de Douala. Une agence publicitaire avait même été engagée pour faire le tour de la capitale économique. Malgré le dispositif mis en place, les syndicats associés se sont avérés incapables de mobiliser leur troupe. L'objectif initial était de constituer un fichier de 30 à 40 000 *motos-taximen* en deux semaines, mais, après une semaine de vaines tentatives, les responsables de la communauté urbaine ont reconnu que l'opération était un échec car moins de 100 *motos-taximen* avaient franchi le seuil des points d'identification (HAPPI, 2010).

2.11 Douala, un plan de circulation sous haute tension

En 2012, décision avait été prise par les autorités administratives de Douala, de définir des zones d'accessibilité aux motos-taxis, conformément aux dispositions édictées par le Premier ministre le 31 décembre 2008, qui interdisaient la circulation des motos en centre-ville. La mise en œuvre de cette décision ne s'est pas faite sans heurts. Le 15 Juin 2012, des policiers et des cars anti-émeutes ont été déployés dans tous les carrefours et les principales intersections de la ville, y compris dans les quartiers qui n'étaient pas concernés par la mesure préfectorale. Pour prévenir les débordements, 300 policiers sont venus en renfort de Yaoundé et de Buéa. Ils ont pris position dans les carrefours et les principales intersections de la ville. Malgré ces mesures, les affrontements n'ont pu être évités : *« Shell New-Bell il est environ 9h30 minutes. Massés dans ce carrefour de Douala 2^e, des conducteurs de motos-taxis tentent de braver le nouveau plan de circulation dans la ville, entré en vigueur ce mardi 12 juin 2012. Ils se dirigent en rangs serrés vers Bonapriso. La police riposte. Les manifestants sont dispersés. C'est le sauve qui peut. Des motos sont confisquées. Elles ont été conduites à la fourrière de la Communauté urbaine. Au lieu-dit Total Camp Yabassi, une révolte similaire a été étouffée par la police anti-émeute, à coups de jets d'eau. Ce dispositif sécuritaire, visait à dissuader les opposants à ces nouvelles mesures. Selon les syndicalistes, des troupes de bend-skineurs se sont constituées dans les quartiers Bonamoussadi, cité des Palmiers, New-Bell et Camp Yabassi, pour « aller en guerre » (NGAMO, 2012).*

Ces exemples non-exhaustifs montrent que les *motos-taximen* appartiennent à une catégorie « particulière ». La société doit faire face à un dilemme : user de la force au risque permanent de déclencher un mouvement de foule ou laisser faire ? C'est une question à laquelle il est difficile de répondre, tant les ramifications et les conséquences d'un choix comme de l'autre engagent l'avenir et la sécurité. Dans ces bras de fer permanents entre « les chevaliers de fer » et l'autorité publique, les victoires sont partagées¹³⁹. La délimitation de zones de circulation à Douala est un succès, malgré certaines infiltrations sporadiques de *motos-taximen*, mais les opérations d'indentification sont un échec, en dépit de tous les efforts consentis dans sa préparation et sa mise en œuvre : cette fois-ci, les « gars » ont gagné. Pour eux, déjà frustrés par la crise de l'emploi, les exigences et les règles institutionnelles du transport urbain visant à instaurer plus de sécurité, sont avant tout des obstacles à la survie quotidienne (DJOUDA B. , 2015). La bagarre, l'intimidation, l'effet de masse, les récupérations diverses sont autant de moyens dont ils usent pour faire échec aux tentatives de régulation.

3. Les initiatives de la société civile

3.1 Le GRASMOTA : vers une nouvelle stratégie ou « la politique du ventre »

Le groupement des associations et syndicats de motos-taxis du Cameroun (GRASMOTA) a été créé en 2004 par Ferdinand Fongang, un ancien chauffeur. Pour régulariser le secteur, il adopte une triple approche : la formation au permis de conduire, la sensibilisation afin que chaque conducteur se munisse de ses pièces, l'identification des motos-taxis. Sa parfaite connaissance du sujet et sa réputation ont fait de lui un interlocuteur privilégié lors des négociations entre les collectivités et les *motos-taximen*. Il dispose d'un registre de plus de 25 000 noms constitués au fil des années, dont il use cependant de façon parfois contestée. Après de nombreuses tentatives infructueuses pour organiser l'activité dans la ville de Douala, il a décidé d'adopter « la politique du ventre ». Il pense qu'il est plus simple de « capter l'attention » des *motos-taximen* « quand ils ont bien mangé ».

¹³⁹ Dschang est une ville exemplaire grâce à la discipline de ces transporteurs. Le port du badge et de la chasuble communale est une réussite. Soulignons tout de même une décision qui a fait de Dschang une ville exemplaire : l'accès à son campus universitaire est autorisé exclusivement aux transporteurs par moto en règle. Les étudiants représentant 75% de leur activité, les *motos-taximen* ont vite compris l'intérêt d'être en règle et ils ne sont pas fait prier.

C'est ce qui l'a motivé à se lancer dans la création d'une ananeraie sur les friches de la vallée de Besséké, comptant financer une chaîne de restauration pour moto-taxi avec les revenus de cette activité. La *moto-taxi pineapple industry* est aussi une première étape vers la reconversion des *motos-taximen*. En effet, le GRASMOTA n'a jamais perdu de vue que leur métier était précaire et dégradant sur le plan sanitaire et personnel. Pour son promoteur, la *moto-taxi pineapple industry* est « une étape vers la reconversion dans des métiers plus nobles et plus rentables susceptibles de leur garantir une longévité ». Une plantation d'une superficie de 4000 m² mobilise une centaine de *motos-taximen* qui se relayent pour assurer son entretien. Cette phase pilote de 15 000 pousses a bénéficié de l'appui de l'Institut de la Recherche agronomique (IRAD).

Le promoteur du GRASTMOTA continue cette bataille difficile, parce qu'il veut « aider ces jeunes qui ne demandent qu'à survivre ». En attendant des améliorations ou de leur offrir une alternative à la moto, il veut les amener à exercer convenablement leur métier. Son centre de formation, qui manifestement a comblé une lacune, a déjà formé de nombreux *motos-taximen*. Il a en outre signé une convention avec la Communauté urbaine pour préparer ses agents au permis de conduire. Fongang reconnaît volontiers que le GRASMOTA est victime de son succès : profitant de sa réputation des personnes « mal intentionnées » se réclament de lui pour circonvenir des *motos-taximen*. Il a d'ailleurs engagé une phase de refonte complète. Il affirme ne plus croire aux autorités camerounaises pour résoudre le problème des motos. Après avoir plaidé sur les plus hautes tribunes nationales le sort de cette jeunesse abandonnée et l'urgence de réguler le secteur, il a constaté que « la moto n'intéressait personne ; les gens viennent s'agiter juste pour leur intérêt et leur positionnement ». Le GRASMOTA multiplie dès lors des opérations de nettoyage et d'assainissement pour trouver enfin l'intérêt des municipalités et bénéficier de leur soutien.

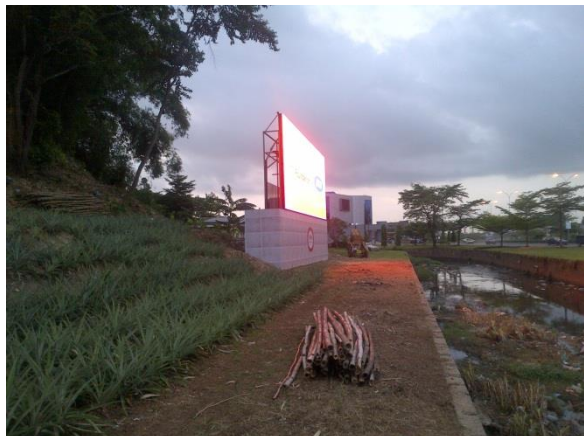


Photo 70 : Ananeraie du GRASMOTA sis à la vallée de la Besséké à Bonanjo © Kalieu 2015



Photo 69 : Centre de formation du GRASMOTA dans la gendarmerie de Mboppi © Kalieu 2015

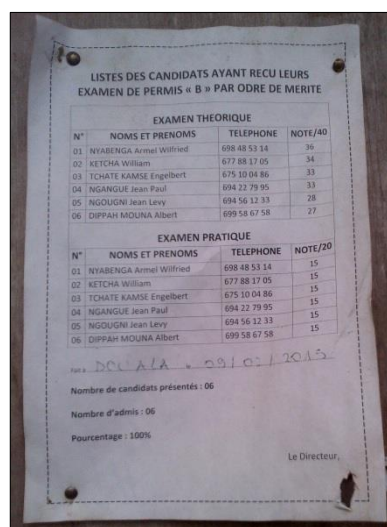


Photo 68 : Affiche promotionnelle du GRASMOTA et résultat d'une session de formation au permis de conduire © Kalieu 2015

3.2 Le CFEO : valoriser le métier d'artisan transporteur

Le Centre de Formation, d'Encadrement et d'Orientation (CFEO) est une ONG. Son promoteur, Polycarpe Diesse, est à l'origine du Bureau de Coordination des Trafics routiers (BCTR) qui propose une alternative aux collectivités dans l'organisation et la professionnalisation du transport urbain par moto dans la ville de Bafoussam. Pour atteindre cet objectif, il a fédéré tous les syndicats moto de la ville. En 2015, pour assurer la vulgarisation de son initiative, il a déployé une campagne itinérante d'éducation et de sensibilisation parcourant les différents points de stationnements des *motos-taximen*¹⁴⁰. Comme de nombreuses initiatives précédentes, ce projet s'est heurté à de vives résistances, œuvre selon Diesse de « *fouteurs de troubles dans le milieu qui sont contre toute forme d'identification* ».

Le BCRT doit en outre faire face à une situation pour le moins inattendue : des menaces sont en effet proférées envers tous ceux qui veulent se régulariser. Pour rassurer les potentiels adhérents, Diesse se sent démuni et reconnaît son incapacité à assurer leur sécurité. C'est ce qui explique l'accélération de sa campagne d'identification avec l'appui des autorités. Lors de notre entretien à Bafoussam en avril 2015, il nous a déclaré : « *Après notre passage tous ceux qui ont l'intention de se régulariser sont menacés* ». Il faut le souligner : c'est très inhabituel dans une ville comme Bafoussam, où les *motos-taximen* bénéficient globalement du soutien de la population. Savoir qu'ils sont capables de mettre en œuvre des stratégies de riposte face à une réorganisation de leur activité démontre bien que l'effet de rébellion des *motos-taximen* de Douala est progressivement en train de se généraliser. C'est d'autant plus alarmant qu'il s'agit d'un membre de la société civile.

Par l'entremise de l'Équipe mixte de Sensibilisation et d'Éducation civique (EMISEC) le Bureau de Coordination du Trafic a néanmoins installé 12 chefs de stations relais à Bafoussam 2^e (Tchamassi, auberge, feu rouge, TPO, marché *big-mop*, marché B, entrée École normale, mairie rurale, entrée domicile TANKOU), avec pour mission de véhiculer les informations sur le projet et d'encourager l'adhésion des indécis. Ces chefs relais sont en

¹⁴⁰ Carrefour TPO, mosquée centrale, marché big-mop, carrefour Total, ancien bureau des transports, carrefour auberge, marché B, entrée École normale, entrée Tankou, mairie rurale, sous-préfecture Bafoussam 2, carrefour Tougang EEC.

charge de l'identification de toutes les motos stationnant aux emplacements qui leur sont dévolus : pour le promoteur, en effet, « *chaque ouvrier appartenant à un camp doit être clairement identifié grâce à son badge jaune visé par le maire, le secteur moto est pollué par des récalcitrants* ». La rigueur du CFEO, l'opposition de certains *motos-taximen* et des menaces à répétition ont conduit à la démission de certains chefs relais pris pour cible par leurs pairs. Pourtant, les avantages procurés par l'adhésion au bureau du trafic routier sont nombreux :

- La prise en charge des premiers soins en cas d'accident
- La mise à disposition d'une carte professionnelle de transporteur
- L'affiliation de ses membres à la caisse nationale de prévoyance sociale
- La formation des cadres du BCTR par le ministère de la formation professionnelle
- La caisse de solidarité pour les aides ponctuelles (sur le modèle d'une tontine chaque membre cotise 100 FCFA / jour si besoin la somme collectée est reversée à un membre ou déposer dans la caisse commune).
- Les polices d'assurances avantageuses (le bureau du trafic routier a signé des accords avec des compagnies offrant à ses membres des tarifs préférentiels)

Pour bénéficier de tous ces avantages, l'intéressé doit déboursier 6500 FCFA représentant les frais d'inscription et d'adhésion. Le CFEO avoue comprendre la méfiance et même le rejet de son initiative, mais demeure optimiste : « *Les motos-taximen sont des rebelles, car ils se sont sentis rejetés par le passé. Les actions de sensibilisation vont permettre de corriger cet état de choses* » (Bafoussam Avril 2015). Il nous est actuellement impossible de mesurer la portée de ce projet. Seule certitude, le CFEO a déjà formé 107 *motos-taximen* au permis de conduire et bénéficie du soutien du délégué régional du ministère de la Formation professionnelle, du ministère de la Jeunesse, de la caisse nationale de Prévoyance sociale, des commandants des brigades de gendarmerie de Bafoussam, de Bapi et de Lafé.

4. Les raisons de l'opposition aux actions d'organisation

Plusieurs raisons expliquent l'opposition des opérateurs motos aux opérations d'organisation :

- 1 La présence dans le parc roulant de nombreuses motos volées, remontées ou maquillées. Toute opération d'identification ou de normalisation permettrait de les repérer.
- 2 Les grands propriétaires de moto ou les « patrons » sont souvent des gens « bien placés » et très influents. Ils se contentent d'acheter les motos et de les mettre en circulation, sans se soucier de savoir si le conducteur détient un permis de conduire. Et, bien sûr, ils usent de leur entregent pour éviter la mise en fourrière de leur patrimoine roulant.
- 3 Les *motos-taximen* sont contre toute réforme, car ils estiment que se conformer à une règle équivaldrait à se déclarer satisfaits de leur condition. C'est le cas de Bertin, rencontré à Bafoussam comme ses collègues. Il s'exprime en des termes sans équivoque : « *On ne veut pas se régulariser parce que pour nous « la moto » n'est pas un travail, si on adhère aux politiques de l'État en nous régularisant ce serait une façon pour nous d'admettre que nous sommes fiers de faire ce travail, c'est pour cela que tous les bruits autour de la moto ne nous touchent pas ; tu ne peux pas légaliser un travail que tu fais malgré toi...»*.
- 4 La difficulté à rassembler les pièces et à constituer le dossier complet a contribué à décourager de nombreux transporteurs par moto. Malgré l'allègement, l'envie et la motivation n'y sont plus.
- 5 La peur des milices est l'une des raisons de l'échec des tentatives de réforme. En effet, de nombreux *motos-taximen* se constituent en bandes organisées pour « corriger » tous ceux qui veulent se conformer.

SECTION V. Le Rwanda : un modèle d'intégration réussi

Selon les enquêtes de Leon Nzabandora, membre de l'agence *news-press*, les *motari* ou *moto-taximen* sont 78 000 à circuler au Rwanda. C'est évidemment à Kigali, la capitale, qu'ils sont le plus nombreux. Avec une recette journalière moyenne de 45\$, ils génèrent un chiffre d'affaire annuel d'un milliard d'USD. Selon le FERWACOTAMO, (qui regroupe les 240 coopératives de motos-taxis), chaque motard verse la somme de 300 RWF (0,40\$) par jour et un impôt annuel de 100\$, ce qui représente pour le gouvernement une rentrée annuelle estimée à 6 milliards de RWF, soit le budget total d'un district. Au Rwanda, 70% les motards sont des ex-militaires et les autres sont des jeunes qui ont abandonnés l'école. En dehors des taxes qu'ils versent, les *motari* participent activement aux activités sociales comme « *l'umuganda* » (travaux mensuels communautaires). Le travail ainsi effectué peut être évalué à 100 millions RWF chaque année.

La particularité du Rwanda réside en outre dans l'organisation des *motos-taximen*. Ils sont tous rassemblés dans deux grands syndicats nationaux: le FERWACOTAMO (fédération rwandaise des convoyeurs du taxi-moto) et le SYTRAMORWA (syndicat des motos-taxis du Rwanda). Ces organisations syndicales assurent « *l'umutekano* » ou la sécurité et le respect de la réglementation dans le secteur. En 2012, elles ont imposé l'identification de leurs membres et le port d'un gilet unique où est inscrit un code personnel renvoyant à un fichier national des motos-taxis professionnels. Cette organisation de l'activité est un gage pour le passager en cas d'accident et pour le propriétaire de la moto en cas de vol. La régularisation de l'activité moto-taxi s'est faite avec le soutien de la police nationale et de la coopération du *Kigali City Council* (KCC). La volonté de pérenniser cette activité rentable et la croissance économique et sociale du pays ont convaincu les acteurs du transport par moto de s'auto-organiser et de se discipliner pour s'assurer un revenu toujours croissant (ROLLASON, 2012). Ce partenariat public-privé fait du modèle rwandais une exception en Afrique. Cette implication de tous les acteurs a permis d'éradiquer l'incivisme routier, la surcharge, la conduite sans permis de conduire, sans police d'assurance et sans gilet d'identification (ROLLASON, 2013). Les accidents à moto sont désormais très rares, surtout si on en compare le nombre avec le Cameroun et les autres pays d'Afrique.

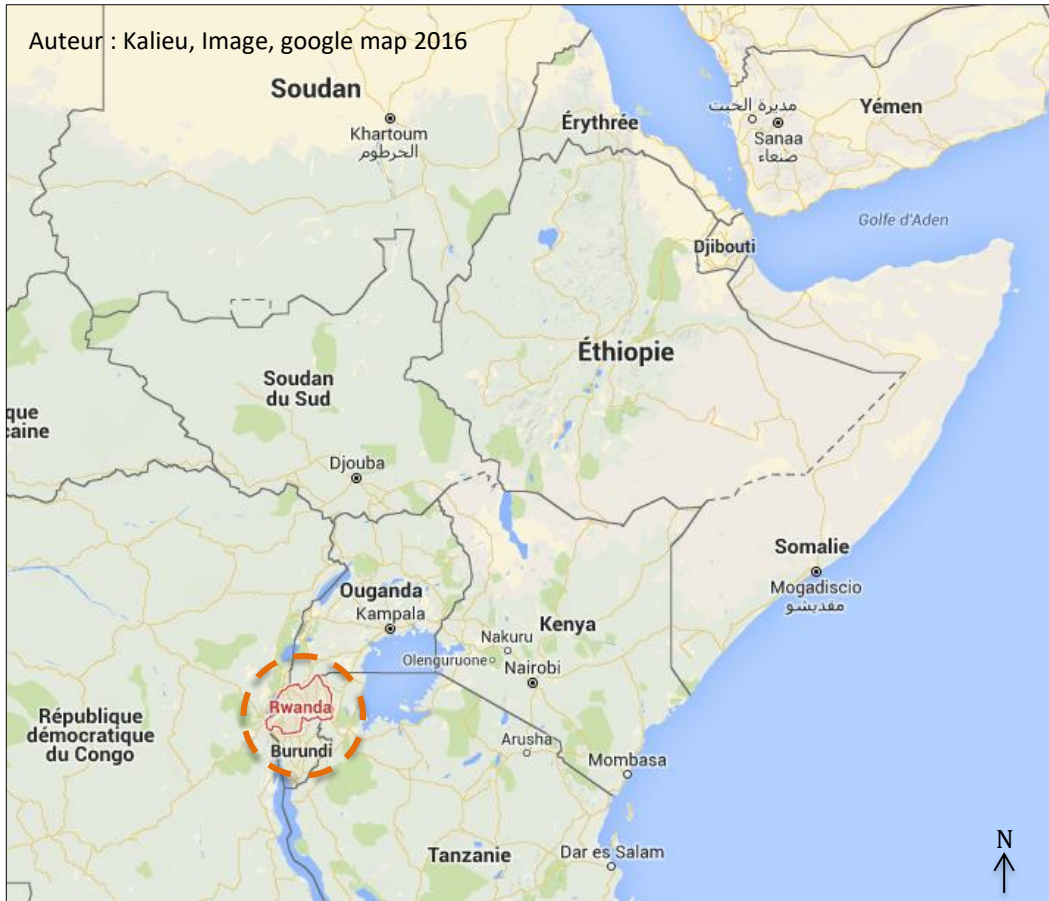


Figure 41 : Le Rwanda pays des grands lacs



Photo 73 : Des motari ou boda-boda à Kigali. On note le port du casque et de la chasuble réglementaire, ainsi que l'immatriculation des engins © flirck.com

SECTION VI. Recommandations « ciblées » et « localisées »

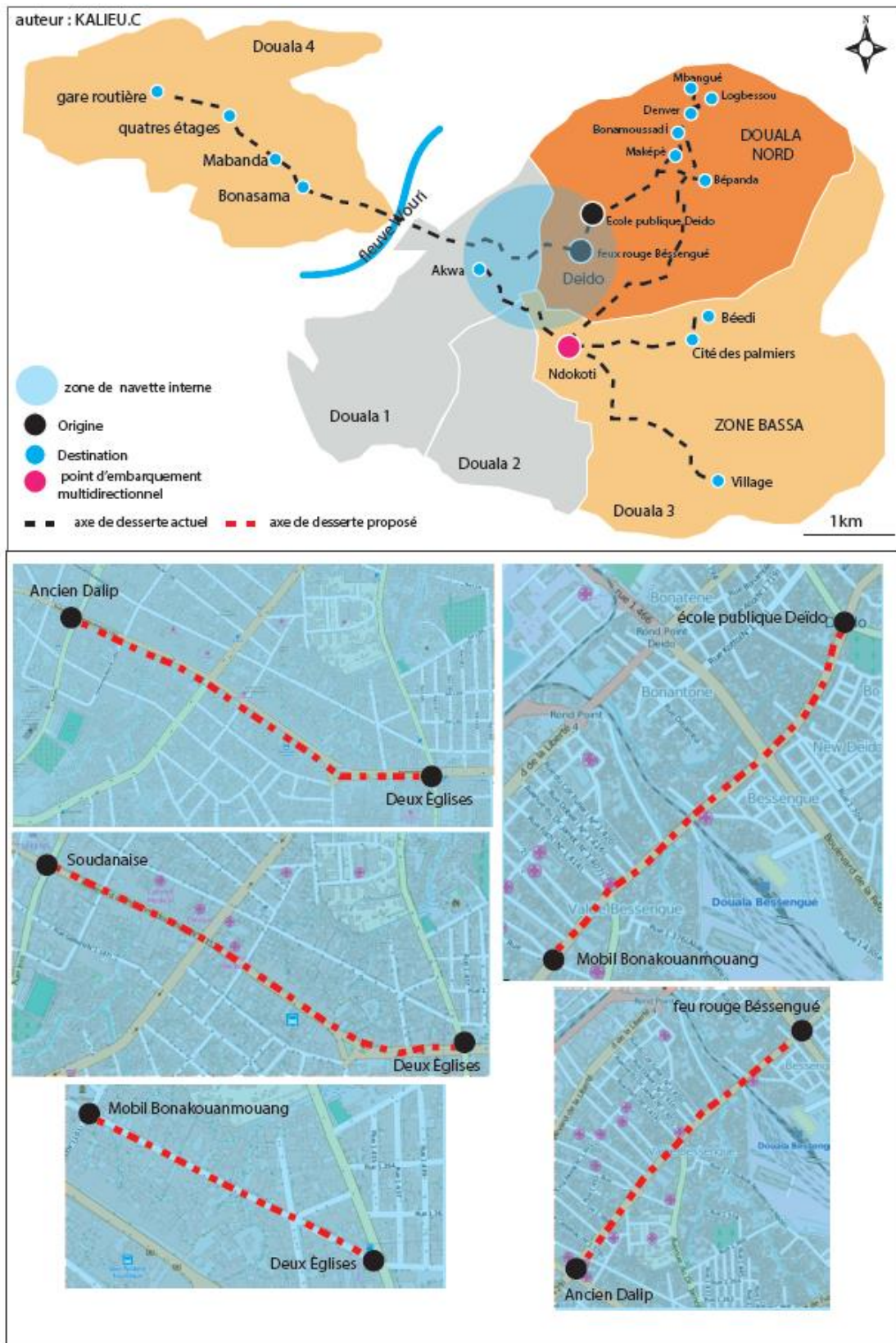
Certaines actions d'aménagement de la rue, tel le « pacte pour la mobilité » à Buenos-Aires, permettent de mettre en lumière la grande diversité des usages de la rue et de sortir de la vision techniciste et ingénieriale qui domine. Entrevoir la rue comme un système révèle des usages jusque-là ignorés, ou niés par les pouvoirs publics. L'aménagement de la rue n'est pas seulement une affaire de gestion des flux, mais un véritable problème de gouvernance, au sens où il faut concilier des intérêts multiples et divergents (BORTHAGARAY, 2006). C'est la conjugaison de tous les usages de la rue à Douala et à Bafoussam qui a guidé nos recommandations. En plus de vouloir préserver malgré tout des usages jugés antagonistes, nous avons placé la sécurité des usagers au centre de notre démarche. La sécurité est, en effet, la grande absente des rues camerounaises ; la fluidité de la circulation est assurée grâce à l'intelligence collective et la tolérance mutuelle, au détriment justement des usagers les plus fragiles, à savoir les piétons et les commerçants qui n'hésitent pas à prolonger l'achalandage de leur comptoir jusqu'à la limite de la chaussée. Les propositions ciblées et localisées nous semblent plus pertinentes qu'une démarche globale pour deux raisons : la complexité et la diversité des situations. La présence des motos-taxis a remodelé le paysage urbain et posé une empreinte singulière sur les espaces « conquis ».

1 Mise en place des navettes internes sur les axes structurants

Situation initiale : absence de desserte de proximité en bus

En dépit d'une augmentation de la flotte de bus et minibus, la SOCATUR privilégie la desserte des zones périphériques. Pourtant la mise en place de navettes internes sur les axes structurants, qui génèrent un trafic important, permettrait de réduire la place des deux-roues motorisés sur ces zones où ils règnent sans avoir à dominer la moindre concurrence. De plus, au prix concurrentiel de 50 FCFA, la course contraindrait les motos-taxis à se redéployer sur les axes non desservis ou sur les voies secondaires.

Le projet : construire un réseau de desserte de proximité par bus sur les voies structurantes



Carte 35: Réseaux de bus projeté

Objectifs et résultats attendus

- Valoriser l'accès à la zone commerciale
- Préserver et encourager la flânerie piétonne
- Augmentation de la vitesse commerciale des bus
- Réduire le stationnement des deux-roues motorisés
- Redéploiement des *motos-taximen* sur les voies secondaires
- Réduire le nombre de *motos-taximen* sur les voies concernées
- Offrir une alternative pour les courses de proximité aux citoyens
- Améliorer la sécurité des piétons par une réduction du trafic des opérateurs motos

2 Traitement du franchissement « dangereux » de la boulangerie COAF

Situation initiale : franchissement dangereux de terre-plein

Pour éviter de contourner le terre-plein central du boulevard de la République, malgré le risque d'accident, les *motos-taximen* préfèrent l'« enjamber », mettant en danger les piétons et occasionnant de ce fait le ralentissement du trafic et des risques de collision.



Figure 42 : Franchissement dangereux de terre-plein à Deïdo

Le projet : Installer des bordures T3 infranchissables le long du terre-plein

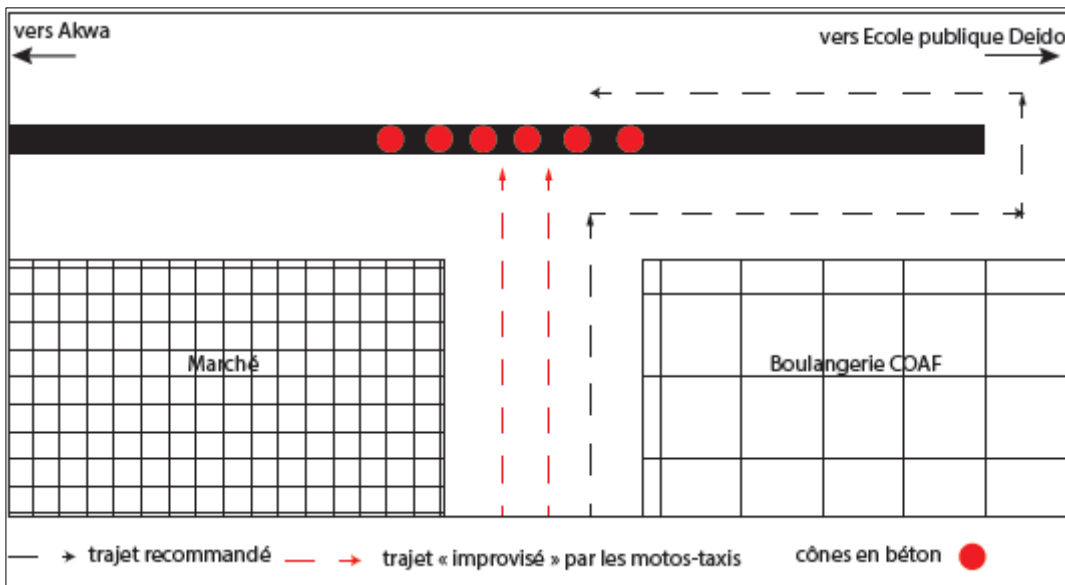


Figure 43: Installation des bordures anti-stationnement

Objectifs et résultats attendus

- réduire la congestion
- fluidifier le trafic motorisé
- empêcher le franchissement illégal du terre-plein
- Réguler la circulation et éviter les franchissements dangereux.
- sécuriser la traversée piétonne à proximité de cette zone marchande

3 Reconquête et requalification des délaissés urbains : face bucavoyage

Situation initiale

Le site de l'opération se situe sur le boulevard de l'Unité, en face des agences de voyages qui desservent la ville de Yaoundé. Cette route supporte un trafic important du fait de la présence des gares routières qui sont à l'origine de nombreux embouteillages, faute de stationnement pour les deux-roues motorisés. En effet, de nombreux passagers utilisent la moto-taxi pour rejoindre cette gare routière. Les stationnements réguliers pour embarquer ou débarquer un passager et les manœuvres des autobus sont une source supplémentaire du ralentissement du trafic.



Figure 44 : Délaissés urbains à Douala © Kalieu 2015

Le projet : créer des stationnements pour motos-taxis

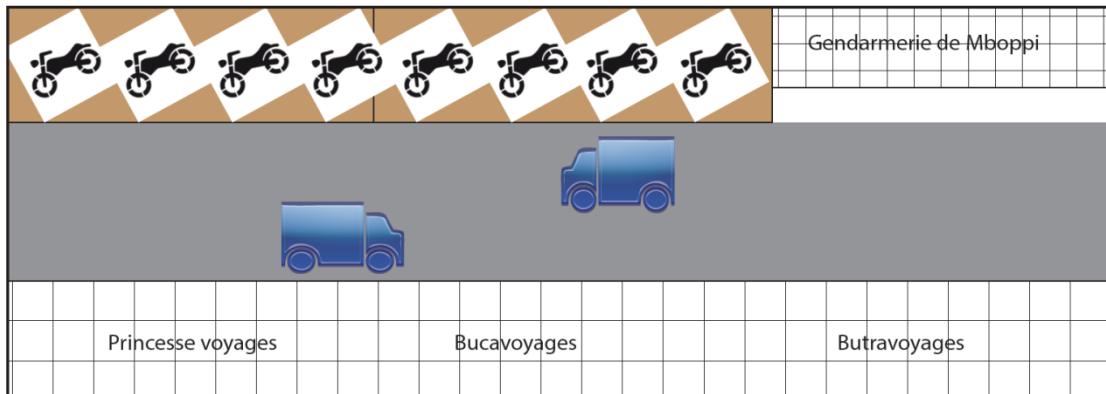


Figure 45 : Réaménagement des délaissés

Objectifs et résultats attendus

Requalifier les trottoirs abandonnés, le long du boulevard en les transformant en parkings pour les motos-taxis. Elles pourraient y embarquer ou débarquer les passagers sans ralentir la circulation, ce qui réduirait la congestion induite par le stationnement « sauvage ».

4 Convention de formation avec les camps de *motos-taximen* organisés et reconnus

Situation initiale

Les camps-motos légalisés de la ville ou en voie de l'être, malgré leur volonté d'offrir un service de qualité aux passagers, souffrent d'un manque de formation à la conduite et au code de la route.

Projet : formation subventionnée

En collaboration avec les responsables des camps-motos, il conviendrait de signer une convention de collaboration et un programme de formation de leurs membres. Ces derniers bénéficieraient d'un allègement de leur impôt. Cette mesure incitative encouragerait les motos-taxis à passer leur permis jugé actuellement hors de prix.

Objectifs et résultats attendus

- Réduire l'incivisme et les accidents.
- Accélérer la légalisation des camps-motos
- Favoriser le Recensement des camps-motos
- Encourager les *motos-taximen* à passer leur permis

- Réconcilier les opérateurs motos et l'administration
- Diffuser à travers les camps-motos une attitude respectueuse
- Identifier les leaders des camps-motos pour de négociations futures

Risques potentiels et contraintes

- Exclusion des motos-taxis neutres qui ne sont pas attachées à un camp.
- Opposition des camps-motos les plus hostiles aux interventions étatiques.
- Affrontement potentiel entre les camps légalisés et les *motos-taximen* hostiles aux initiatives publiques. Comme ce fut le cas pour la campagne d'identification de masse.

5 Rédaction d'une charte d'occupation des trottoirs

Situation initiale

Bien que l'opposition ville-campagne semble évidente en Afrique sub-saharienne, elle se double d'une *ruralisation* de la ville, où sont importées des pratiques campagnardes. Cela arrive lorsque les secteurs formels et informels se conjuguent dans l'utilisation de l'espace urbain. Le sentiment de se trouver devant un fouillis général n'est cependant qu'une impression qui fait fi du processus d'autorégulation et d'appropriation. Dans l'espace public, les petits métiers et les citadins s'unissent au quotidien. Répondre aux exigences existentielles de manière honorable dans un contexte de la débrouillardise devient une nécessité (ETONGUE & SOUMAHORO, 2010). Toutefois, l'abondance et la diversité des petits métiers dans les rues et les espaces publics des villes africaines au Sud du Sahara exigent la rédaction d'une charte d'occupation. L'échec des politiques de « nettoyage » dont étaient « victimes » au premier chef ceux qui veulent faire vivre dignement leur famille, est un motif supplémentaire pour envisager une réorganisation.

Projet : rédaction d'une charte d'occupation de la voie publique

En partenariat avec tous les acteurs et usagers de la voie publique, nous suggérons d'identifier et de délimiter les surfaces et les modes d'occupation acceptables de la voie publique.

Objectifs et résultats attendus

- Fluidifier la circulation des piétons
- Faciliter le stationnement des motos-taxis
- Maintenir un achalandage organisé des magasins
- Réduire l'occupation et l'encombrement de la route

6 Délimitation des parkings pour motos aux intersections

Situation initiale

Faute de stationnement et pour capter le flux de passager potentiels les motos-taxis occupent les intersections de la voie publique. Le carrefour est un lieu de confluence ; c'est un espace complexe du fait de la diversité des usages qui s'y expriment, souvent contradictoires, antagonistes et conflictuels. Mais c'est aussi un repère dans la ville et, quelquefois, un support à une expression architecturale ou emblématique du lieu. Longtemps, l'enjeu du carrefour a été limité à sa performance en termes de capacité circulatoire. De fait, c'est souvent un lieu où les conflits sont mal gérés. Au résultat, c'est la sécurité et le confort des usagers qui en pâtissent. En agglomération, plus de la moitié des accidents ont lieu dans les carrefours (CERTU, 2008).

Projet : identifier et délimiter des stationnements réservés à la moto

Depuis son apparition, la moto-taxi n'a jamais disposé de stationnement dédié au centre-ville. En conséquence, elle occupe les intersections. Nous recommandons de sélectionner ceux qui remplissent les meilleures conditions en termes de sécurité, d'espace et de fluidité pour y délimiter des stationnements réservés aux motos.

Objectifs et résultats attendus

- Aménager des parkings pour moto-taxi
- Réduire l'occupation dangereuse des carrefours

Risques potentiels et contraintes

- Opposition des vendeurs à la sauvette
- Mise en danger du piéton du fait de l'attroupement des motos
- Incapacité de répondre à la demande de stationnement sur les grands carrefours



Figure 46 : Schéma d'occupation d'un carrefour à Bafoussam

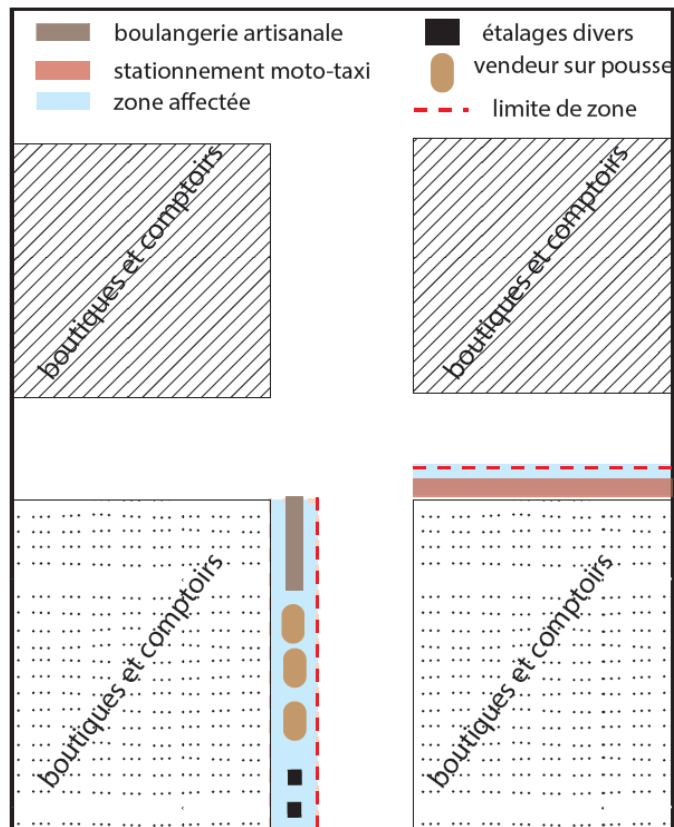


Figure 47 : Schéma d'aménagement d'un carrefour à Bafoussam

7 Empêcher l'accès aux terre-pleins

Situation initiale

À la vallée Bessengué, les *motos-taximen* circulent sur le terre-plein pendant les périodes de congestion. Cette pratique ingénieuse est très dangereuse. En outre, si elle n'est pas endiguée, elle risque de se répandre à toutes les autres voies à terre-plein de la ville. C'est pour éviter sa propagation qu'il faut agir.



Photo 73 : Des *motos-taximen* sur un terre-plein © Kalieu 2015



Photo 74 : Après la circulation sur terre-plein c'est la conduite en sens interdit © Kalieu 2015

Le projet : rendre impossible l'accès au terre-plein

Par l'installation d'ouvrage anti-stationnement sur les terre-pleins tels les bordures T3, les cônes, les plots, les bornes, il est possible et à moindre frais de faire reculer cette pratique. Pour la réussite de cette opération les ouvrages seront installés prioritairement au point d'accès des terre-pleins.

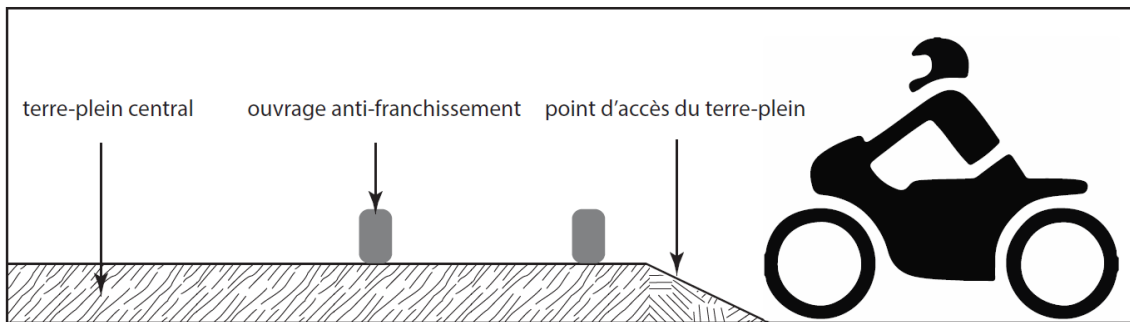


Figure 48 : Coupe projet anti-franchissement d'un terre-plein

Objectifs et résultats attendus

- Garantir la sécurité du piéton sur le terre-plein
- Eviter l'usage du terre-plein comme voie de circulation par les motos

Risques potentiels et contraintes

- Contournement de l'ouvrage
- Création de nouveau point d'accès au terre-plein
- Prise de risque supplémentaire pour franchir l'obstacle
- Destruction des anti-franchissements par des « rebelles »

8 Référent moto dans les communes d'arrondissements

Situation initiale

- Absence de données sur le transport par moto
- Absence d'information sur les problèmes rencontrés par les motards
- Inexistence d'un médiateur officiel entre les collectivités et les *motos-taximen*

Le projet : mise en place d'un service ou département moto dans les communes

L'une des difficultés de l'organisation et de la régulation de l'activité moto dans les collectivités locales provient de la méconnaissance et de l'absence d'informations sur l'activité. En effet, les nombreux travaux sur l'Afrique en général et le Cameroun particulier souffrent tous d'un manque de données fiables. Cette lacune rend difficile de poser un diagnostic précis et objectif. Dans notre cas, il serait toutefois possible de tourner cet inconvénient en centralisant toutes les informations relatives aux motos-taxis dans les communes. Cette centrale aurait pour mission de recueillir et d'anticiper les besoins des usagers. Ce bureau des motards rétablirait une relation de confiance entre l'administration et les transporteurs par moto et relayerait au niveau national les dysfonctionnements constatés.

Risques potentiels et contraintes

- Manque d'intérêt des collectivités pour le sujet
- Risque d'instrumentalisation de l'initiative par les élus
- Absence de budget pour le financement des employés
- Incapacité à répondre à toutes les préoccupations et les sollicitations
- Absence de personnels compétents pour la conduite d'une telle opération

9 Organisation des formations de masse

Situation initiale

- Insuffisance des motos-écoles
- Inexistence des formations spécifiques aux *motos-taximen*
- Croissance accélérée du nombre de conducteurs de motos sans permis
- Présence de voies parallèles pour l'obtention d'un permis de conduire, vrai ou faux.

Le projet : offrir une formation accélérée de masse aux *motos-taximen*

En organisant dans les lycées et collèges des formations accélérées à l'attention des opérateurs. Une formation de masse dans les lycées offre l'avantage de mobiliser un grand nombre de participants et d'assurer leur instruction par un minimum de personnel. De plus, pour les propriétaires d'auto-écoles, cela permettrait de mutualiser les frais et de s'assurer un revenu intéressant. C'est une opération « *gagnant-gagnant* », pour tous les

protagonistes : les collectivités locales organisatrices, les auto-écoles, et les *motos-taximen* qui pourraient acquérir les bases du code de la route en un week-end. Ces formations de masse seraient en outre une occasion pour revoir à la baisse le coût du permis de conduire pour les participants, ce qui favoriserait la réussite de l'opération. Pour qu'une formation accélérée de masse soit efficace, priorité doit être donnée aux réalités locales.



Photo 75 : Une moto-école à Bafoussam © Kalieu 2015

Objectifs et résultats attendus

- Réduire l'incivisme
- Faciliter l'accès à la formation
- Réduire les coûts du permis de conduire
- Assurer un revenu convenable aux auto-écoles
- Construire un parcours de formation adapté aux *motos-taximen*
- Assurer une formation adéquate et abordable aux *motos-taximen*
- Encourager les opérateurs motos à obtenir leur permis de conduire
- Eviter le développement des réseaux parallèles de permis de conduire
- Rétablir un climat de confiance entre les *motos-taximen* et l'administration locale.

Risques potentiels et contraintes

- Formation au rabais
- Appât du gain des auto-écoles
- Récupération politique de l'initiative
- Faible participation des *motos-taximen*
- Incapacité d'assurer un suivi individualisé
- Risque de débordement en cas d'affluence

10 Créer une fédération des associations des motos-taxis

« *L'incivisme et la délinquance chez les motos-taxis de Bafoussam ont une seule cause : le manque de leader pour les rassembler et les organiser* » (Blaiso, *moto-taximan* à Bafoussam, Mai 2015).

Situation initiale

L'existence d'une multitude de groupes plus ou moins organisés - camps et syndicats de motos-taxis - complexifie et alourdit toute démarche de négociation. De plus, l'existence de ces organisations est relativement peu connue et les conditions d'adhésion très variables ne poussent guère les indécis à s'affilier. En suivant le cas du Rwanda, chaque ville devrait encourager la création d'une fédération des transporteurs par moto. Trop d'intermédiaires, signifie en outre pas d'intermédiaire parce qu'une franche se sentira toujours marginalisée. Pour y remédier, la fédération serait une solution ; sa mise en place sans aucun doute serait longue, mais bénéfique à terme pour toutes les parties.

Le projet : fédération locale des *motos-taximen*

Encourager l'adhésion de tous les *motos-taximen* au sein d'une seule association, afin de faciliter la diffusion et la collecte des informations. La fédération ne viserait pas la dissolution des camps, mais leur reconnaissance officielle et légale par l'autorité. En utilisant le réseau des camps légalisés de la ville de Douala, il est possible d'engager des négociations avec leurs leaders pour créer une organisation commune dans laquelle chaque camp garderait son indépendance dans la gestion de ses affaires internes.

Objectifs et résultats attendus

Fusionner tous les camps et syndicats moto au sein d'une grande fédération communale.

Risques potentiels et contraintes

- Risque de confusion avec une opération d'identification
- Attitude passive des camps et syndicats dans la gestion de la fédération
- Méfiance des *motos-taximen* qui pourrait se sentir « suivi » par l'administration
- Opposition et refus des camps à cause des déboires antérieurs avec les syndicalistes.
- Politisation de la fédération, (c'est le cas d'ATUM l'association des Transporteurs urbains par moto de Bafoussam) qui n'accorde son attention qu'aux *motos-taximen* qui lui feraient « allégeance ». Les réfractaires à cet enrôlement seraient exclus.
- Une fédération n'est pas une garantie pour rassembler tous les leaders du secteur qui seraient certainement inquiets se voir déposséder de tout ou partie de leur « pouvoir » par la fédération.
- Les organisations existantes actuellement pourraient volontairement ralentir les négociations, pour profiter du pouvoir et du prestige que cela confère lors des négociations avec l'administration.

CONCLUSION GENERALE

« Les voitures sont dangereuses pour les piétons ; cependant les activités urbaines se trouvent là où piétons et voitures se rencontrent » (Christopher Alexander, 1977)

« La simple information a peu d'effet sur le comportement, mais en ajoutant un acte d'engagement, les comportements changent » (K. Lewin, 1947)

1 L'intégration des motos-taxis : une hypothèse discutable ?

Parvenu au terme de notre exposé sur l'intégration durable des motos-taxis dans les villes camerounaises, nous rappelons que deux interrogations ont guidé notre analyse : pourquoi et comment intégrer la moto et la moto-taxi en ville ? Notre hypothèse était la suivante : les motos-taxis devaient trouver une juste place en ville afin de réduire les nuisances qu'elles engendraient et dont elles subissaient elles même les conséquences. Ce qui était en opposition avec la position de Kengne Fodouop¹⁴¹ pour qui la puissance publique devrait interdire la forme actuelle de l'activité des *motostaxistes*¹⁴², et le plus tôt possible : « *Il faut avoir l'honnêteté et le courage scientifiques de recommander une telle décision à la puissance publique* ». Il reconnaît pourtant que les motos-taxis :

- Permettent de se déplacer beaucoup plus vite que tout autre mode de déplacement, surtout pendant les embouteillages, et donc de réaliser un gain de temps.
- Assurent à des milliers de citoyens camerounais un revenu et leur permettent ainsi de subvenir à leur besoin.
- Facilitent le déplacement des populations résidant ou travaillant dans les zones enclavées, leur évitant ainsi de parcourir à pied des trajets souvent longs.
- Garantissent des économies dans le budget transport des familles.

Malgré tous ces avantages et toutes les facilités qu'il a pu constater comme nous, Fodouop proclame : « *Qu'importe ! La puissance publique doit se résoudre à interdire l'activité dans sa forme actuelle* ». Les motifs qui, selon lui plaident en faveur d'une interdiction sont :

- La moto-taxi est une gêne pour la circulation urbaine.
- L'écrasante majorité des transporteurs par moto-taxi l'exerce par défaut.
- les motos-taxis de ville exercent dans l'illégalité, sans permis, sans assurance, sans immatriculation et dans le mépris de la réglementation régissant cette activité.

¹⁴¹ Géographe camerounais spécialiste de l'activité informelle.

¹⁴² Néologisme utilisé par Kengne Fodouop pour désigner les *motos-taximen*

- Les motos-taxis ne peuvent pas indemniser les victimes en cas d'accident, du fait de leur illégalité et de leur insolvabilité.
- Il n'existe pas de syndicat national des motos-taxis de ville pour défendre leurs intérêts face aux pouvoirs publics souvent hostiles à ce « métier ».
- La moto-taxi est un facteur de pollution urbaine et de détérioration de la santé et des *mototaxistes*. Elle représente en outre une source de nuisance sonore et olfactive considérable.
- L'activité est à l'origine de nombreux accidents de circulation. La mortalité engendrée par la moto-taxi doit être un motif d'interdiction indiscutable.

Comme Fodouop, de nombreuses personnes pensent que la moto-taxi doit « disparaître ». Au vu des arguments utilisés pour l'appuyer, cette position semble raisonnable. La question qui subsiste et à laquelle personne n'ose répondre est la suivante : Quelle alternative existe-t-il pour les populations aujourd'hui « condamnées » à l'utilisation de la moto ? Deux autres interrogations, qui méritent considération, se posent : Que vont devenir sans revenu toutes ces familles qui vivent et survivent grâce à la moto ? La puissance publique peut-elle prendre le risque d'interdire la moto-taxi sans déclencher une crise sociale ? C'est conscient de tous ces enjeux que nous avons fait le choix de l'intégration dans toute notre analyse. Nous n'éluons pas les nuisances et les dangers de cette activité ; nous les prenons en compte, seulement il ne faut pas faire litière des enjeux sociaux et sociétaux. Si l'on établit un ratio bénéfice/risque, la moto-taxi nous semble devoir être maintenue malgré les externalités négatives. D'ailleurs, les populations et spécifiquement les classes populaires considèrent la moto comme une activité salubre.

2 Information et sensibilisation socle de la sécurité routière

L'importance de l'information dans l'évolution des comportements n'est plus à démontrer. Si elle ne suffit pas à faire changer, elle est un facteur crucial dans le processus. Ampt (2003) identifie diverses raisons pour qu'une personne décide de modifier ses habitudes sans subir de pression extérieure : la saturation (la situation devient intolérable) ; l'ouverture (on réalise qu'il existe des alternatives) ; l'essai (on expérimente le changement pendant une période) ; l'influence sociale (on écoute quelqu'un de reconnu, de respecté qui a réalisé ce changement) ; l'influence sociétale (on adhère au changement parce qu'il est dans l'air du

temps). Le changement de comportement volontaire de l'utilisateur de la route pourrait emprunter deux voies : le « *soft* » et le « *hard* » management de la mobilité.

- le *soft management*, ou mesures « douces », implique une information et une communication personnalisée, une incitation individuelle et de la motivation. Son importance est souvent sous-estimée, parce que son impact est difficile à mesurer. Cette stratégie peut être limitée si l'utilisateur ne vient pas chercher l'information, et attend qu'elle lui parvienne (ROCCI, 2009). Elle est fondée sur une prise de conscience solitaire et un changement volontaire. Elle consiste à agir, non pas sur les réseaux de transport, mais sur les mentalités, afin d'induire une modification dans les choix individuels. Ce type de mesures est bénéfique pour les décideurs, car politiquement moins contestables. De plus, il offre un ratio coût / bénéfice avantageux, sans engendrer de sentiment de contrainte (ibid.).

- le *hard management* implique, pour S. Fujii et al. (2001), des mesures de régulation matérielles : l'installation de parkings, le développement des infrastructures, etc. Dans ce cas, c'est la structure même du système qui est transformée. Le *hard management* est long à mettre en œuvre et coûteux pour la collectivité ; de plus, il n'est pas certain que le résultat soit à la hauteur des attentes (ibid.). Même si les individus ont conscience des dangers de la route et se disent favorables au changement, ils n'adopteront pas forcément un comportement dans ce sens (Tertoolen, 1998). Ce n'est pas parce qu'ils adhèrent par principe à une idée qu'ils la mettront en pratique. Pour Ampt (2003), cité par Rocci (2009) dans son rapport sur *changer les comportements de mobilité*, l'information ne motive pas toujours. Tout dépend de sa nature, de son émetteur et de la cible.

Il est donc nécessaire de fournir aux *motos-taximen* une information sur l'attitude la plus appropriée. Young (1993) affirme par ailleurs que les individus mettront en œuvre les actions nécessaires s'ils savent et comprennent ce qu'ils doivent faire. Il s'agirait d'apporter des informations personnalisées qui amèneraient les individus à réfléchir et à prendre conscience de leurs responsabilités et de leur pouvoir d'action. C'est incontestablement ce qui fait défaut aux *motos-taximen* : les campagnes sur la sécurité routière restent trop généralistes pour qu'ils se sentent concernés. L'enjeu serait donc de transformer les valeurs collectives en valeurs personnelles. L'idée est d'amener les *motos-taximen* à choisir leurs

propres raisons de changer et leurs propres façons de faire (ROCCI, 2009). Pour que le changement de comportement s'observe dans la durée, il nécessite un temps de compréhension, de réflexion, d'intégration, d'acceptation, d'adaptation et d'adoption. La première phase demeure une campagne d'information pour accroître la prise de conscience et l'acceptabilité de l'évolution. Prochaska et Di Clémente (1986) ont identifié les cinq étapes du changement :


- la pré-contemplation : à ce stade, les individus n'ont pas l'intention de changer. Ils ne réalisent même pas qu'un changement est possible.
- la contemplation : quelque chose permet aux individus de prendre conscience qu'un problème existe et les convainc qu'ils peuvent agir en conséquence. Mais ils ne sont pas encore vraiment décidés à modifier leur comportement.
- la préparation : les individus ont l'intention de changer et se préparent en rassemblant des informations, en imaginant comment changer, en décidant quand procéder au changement et en expérimentant des modifications.
- l'action : elle modifie effectivement le comportement ou l'environnement de l'utilisateur, qui surmonte les obstacles pour atteindre le but qu'il s'est fixé.
- le maintien (ou la durabilité) du changement : les individus s'efforcent d'éviter de « rechuter » et s'évertuent à consolider les gains atteints par les changements effectués. Ici, les nouvelles pratiques sont intégrées dans le comportement. Prochaska et Di Clémente (1992) insistent en outre sur le fait que, pour garantir l'effectivité du changement, il faut réunir plusieurs conditions relevant de différents registres :

- Légales, impartiales et rigoureuses : le commissaire Sidi déclare à ce propos : « *Ce sont les contrôles efficaces, qui peuvent permettre de nettoyer les écuries d'Augias. Ces contrôles techniquement bien conçus, appliqués avec fermeté, sans concession, ni compromis, sans discrimination, c'est-à-dire aussi bien aux motos appartenant aux fonctionnaires de police « hommes en tenue » qu'aux autres : autant dans le domaine du transport clandestin que personnel. Ce sont les passe-droits que s'accorde les agents de l'État, notamment les responsables et les agents des forces de l'ordre, qui constituent les mauvais exemples et inspirent les rebellions des motos-taxis et de certains usagers* »
- Politique, nous avons pu le constater le système de gouvernance des transports urbains est déliquéscent à Douala, comme à Bafoussam.
- Social, l'accès facilité à l'information et à la formation.


- Culturel, dans la préconisation d'attitudes nouvelles, afin qu'elles apparaissent comme acceptables par la cible, il est primordial d'intégrer ses particularités.
- Ethique, plus qu'à la force, qui radicalise ceux qui en sont victimes, il faut recourir au dialogue.
- Une mise à disposition de ressources, humaines, financières et matérielles.

L'application de ces conditions aboutirait à un changement individuel, puis s'inscrirait dans un processus plus large de diffusion dans la société, selon le processus décrit par M. Forcé (1983), qui distingue six porteurs de l'innovation : les pionniers, les innovateurs, la majorité précoce, la majorité tardive, les retardataires, les réfractaires.

Vélos, bus, camions, cohabitons !




Keolis
SECURITE ROUTIERE
TOUS RESPONSABLES




Les angles morts

Cyclistes, savez-vous que les conducteurs de camions et d'autobus ne vous voient pas toujours ?

Ils ne distinguent pas certaines parties de la route autour de leur véhicule. C'est ce qu'on appelle un angle mort. Pour le chauffeur, le cycliste est à certains moments invisible, d'où les risques d'accidents graves.



Il existe quatre zones de visibilité discontinue autour du véhicule lourd : à l'avant, à l'arrière et sur les côtés !



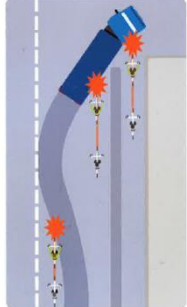
Les angles morts sont mobiles et varient avec ses changements de trajectoire, par exemple lorsque le chauffeur doit se déporter pour éviter une voiture mal garée ou un obstacle imprévu.

Changement de direction

Attention, le danger s'accroît lorsque le véhicule tourne...

Lorsqu'un bus ou un camion tourne à gauche, à droite ou change de voie de circulation, il a besoin d'un espace supérieur à sa largeur.

S'il vire à droite par exemple, il se déporte d'abord sur sa gauche, laissant croire à tort au cycliste qu'il lui laisse la place de passer. En réalité, ses roues arrière passent au ras du trottoir, et l'arrière de sa caisse ou de sa remorque se déporte sur la gauche.



En l'absence de signalisation contraire, sur une bande cyclable ou une piste longeant la chaussée, le vélo est prioritaire sur les véhicules qui tournent.

Néanmoins, assurez-vous qu'aucun véhicule à grand gabarit ne s'apprête à virer, car vous vous trouvez dans un angle mort de vision. Votre trajectoire peut être cisailée.

Conseils de prudence

- **Gardez le contact visuel** : si vous ne voyez pas les yeux du chauffeur dans les rétroviseurs, c'est qu'il ne vous voit pas. Surveillez clignotants, feux et alarme de recul du bus ou du camion. A vélo, aucun écouteurs sur les oreilles !
- **Restez bien visible** : portez des vêtements clairs, gilets fluo, bandes rétro-réfléchissantes, surtout en cas de faible luminosité. Entretenez régulièrement les dispositifs d'éclairage obligatoires du vélo.
- **Signalez à l'avance vos changements de position** en tendant le bras, et regardez dans toutes les directions au moment de tourner.
- **Ne vous arrêtez jamais sous les rétroviseurs** ou à leur hauteur. Si c'est le camion qui s'arrête à votre hauteur, établissez un contact visuel, soyez très vigilant lorsqu'il démarre.
- **Lorsqu'un bus ou un camion change de direction, ne le dépassez pas** ni par la droite ni par la gauche et ne vous arrêtez jamais près de lui, même sur une bande cyclable. Restez à distance !

Conducteurs de bus et camions :
 Veuillez à la sécurité des cyclistes et des piétons en respectant la distance minimale de dépassement de 1 m (1,50 m hors agгло), et anticipez le déplacement des angles morts de votre vision. Prenons tous conscience de ces risques !

Figure 49: Exemple de campagne d'information et de sensibilisation ciblée pour une meilleure cohabitation des cyclistes et des camions © FUB 2015

3 Agir en amont par une meilleure conception

L'action pour minimiser le risque routier porte prioritairement sur le comportement du conducteur, responsable éventuel d'un accident : il se doit d'être respectueux des règles. La mise en place des contrôles routiers permet d'obtenir des gains substantiels en sécurité (FLEURY, GODILLON, & MILLOT, 2011). Pourtant, les actions de prévention ne suffisent pas. Johanson (2008) recommande de nouvelles pratiques chez les concepteurs routiers qui dans le cas du Cameroun, où la gouvernance urbaine et la concertation sont encore embryonnaires, passeraient par une phase de concertation pré-conception.

4 Plaidoyer pour la valorisation de l'ingénierie et de l'économie populaire

L'économie populaire est la marque des villes africaines. Elle en est l'essence et à bien des égards constitue un atout. Malheureusement, la plupart des choix politiques visé à l'éliminer, alors qu'elle devrait constituer le cœur du marketing territorial des villes du sud. Dans son rapport sur le secteur populaire en Afrique subsaharienne francophone publié en 2002, Souléyé Kanté réitérait un vibrant appel auprès des états africains pour une promotion de l'économie populaire, qui constituait selon lui un levier majeur des politiques de développement.

La diversité des activités marchandes et des pratiques sociales qui animent l'économie populaire porte en elle les ferments d'un renouveau culturel. Une classe de petits entrepreneurs privés, dont l'action se fonde sur l'esprit d'initiative, la créativité, le travail indépendant et la mobilisation de ressources propres, en est l'agent. C'est sur ces caractéristiques qu'il convient de miser pour l'avenir. Mais l'économie populaire ne saurait suffire au déclenchement d'un essor économique qui, pour être durable, nécessite des efforts soutenus de capitalisation, d'investissement, de progrès technologique et d'aménagement. Dès lors, les occupations anarchiques engendrées par les activités informelles, constituent un facteur de détérioration du cadre de vie dans les grandes villes africaines et s'avèrent très contre-productives, notamment en rendant difficiles le déplacement des piétons et la circulation des véhicules. Pourtant, la plupart du temps, les états africains, par manque de moyens ou de volonté politique, observent une attitude d'immobilisme. Dès lors qu'il est admis que le secteur informel est créateur d'un grand

nombre d'emplois, et que c'est aussi là que se posent le plus gravement les problèmes liés au travail des masses, il ne s'agit pas seulement de les réorganiser, mais bien de les valoriser et de leur conférer d'une qualité acceptable (KANTÈ, 2002).

Dans le cas du Cameroun et des villes que nous avons auscultées la moto-taxi, qui n'est qu'une des multiples manifestations de l'activité populaire, peut constituer une première étape dans un véritable débat sur la place de l'économie populaire dans les espaces urbains. Refuser de l'admettre et donc mépriser l'ingéniosité des millions de citoyens qui font vivre la ville, pour ne focaliser l'attention que sur les insuffisances du système, est un aveu d'impuissance. La moto-taxi, comme la multiplicité des autres activités de base, fait la ville. L'y admettre serait bénéfique pour tous : pour les municipalités, au travers des taxes sur l'occupation de la voie publique, et les pour acteurs, par la certitude de la pérennité de leur emploi. À présent, la conviction est largement partagée que dans les pays de l'Afrique subsaharienne francophone, une part importante de la population active continuera durablement à s'employer dans des activités populaires et/ou en tirer l'essentiel de leurs revenus.

5 Douala et Bafoussam : deux villes jumelles pourtant si différentes

Notre thèse a été l'occasion d'une immersion dans deux territoires *a priori* différents. En analysant leur fonctionnement du point de vue de l'organisation de la mobilité urbaine, de nombreuses similitudes ont cependant été relevées. Les transporteurs urbains par moto des deux villes rivalisent d'imagination pour rentabiliser leur « métier ». Si, à Bafoussam, c'est la filière de motos-brousse et de motos de village qui a retenu notre attention, à Douala les *bend-skineurs* ne reculent devant rien pour être au plus près du client. Cette volonté partagée de réussir à tout prix et la combativité qui règne dans ce secteur sont le signe que la moto « fait » la ville. En dépit de cette ressemblance, il faut admettre que l'organisation de l'activité moto-taxi dans ces villes est différente. À Douala, c'est l'émergence d'une nouvelle catégorie de *motos-taximen* qui est en cours, alors que Bafoussam ne connaît pas encore cette dynamique interne. Des camps y existent bien, mais leur organisation n'est pas encore aussi sophistiquée qu'à Douala. Pour combler cette lacune, le politique a pris les choses en main en leur proposant une plate-forme de médiation et de discussion. L'association des transporteurs urbains par moto de Bafoussam (ATUM) s'est ainsi

positionnée en leader chez les *motos-taximen*. Bien que très contestée, son action est pour l'heure la seule à même de rassembler une partie significative des *motos-taximen*. Alors qu'à Douala la rupture avec le politique est effective, à Bafoussam le rapprochement est en cours. C'est dire que les temps de la moto sont différents entre les deux villes. La capitale économique et la capitale agricole du Cameroun, exposées au même phénomène, ne réagissent pas toujours à la même vitesse, ni de la même façon : l'activité de moto-taxi, sous une apparente ressemblance, cache des particularités propres à chaque territoire. Cette spécificité devrait être prise en compte avant la mise en place de toute action de régulation, de réorganisation et de régularisation. Si, à Bafoussam, les opérations de saisies ont été un succès par le passé, à Douala, au contraire, chaque action en ce sens fut un échec. Douala et Bafoussam sont des « villes de la moto » : il y a environ 120 000 dans la première et 5 000 dans la seconde. Pourtant, elles restent différentes. La moto-taxi est donc un phénomène local évidemment tributaire d'une échelle nationale et continentale. Douala et Bafoussam sont les deux faces d'une même médaille. Notre analyse, même si elle n'était pas véritablement comparative, a démontré que la prudence est de mise pour aborder cette thématique. Tomber dans une analyse trop généraliste peut aboutir à une méconnaissance du sujet.

6 Le système moto et moto-taxi

La vitesse des déplacements se trouve au cœur du fonctionnement des territoires urbains. C'est grâce à elle que la ville constitue un fort potentiel d'attraction et d'interactions. Elle est propice à l'économie mais, ce faisant, elle assujettit la ville au système motorisé (GENRE-GRANDPIERRE, 2013). Au Cameroun, à l'instar de Douala et Bafoussam, la diffusion en masse de la moto et de la moto-taxi a entraîné la mise en place de ce qu'on pourrait appeler un « système ». La mobilité peut être le résultat d'un choix pour les individus à niveaux de qualification et d'instruction élevés, mais elle demeure contrainte pour les populations à faible capital culturel et économique. Pour les premiers, elle rend possible une séparation entre les espaces où se réalisent les activités de la vie quotidienne et les espaces de la vie professionnelle, alors que pour les seconds, elle représente une obligation supplémentaire dans un univers déjà fortement limité par la faiblesse des différentes ressources. C'est sur cette base que la mobilité est aujourd'hui considérée comme un « capital » dont la possession est inégalitaire (FOL, 2013). Ce constat universel, que Fol ne manque pas de

rappeler, est une réalité tangible dans les villes du sud. La moto-taxi contribue à en limiter les méfaits sur les populations à revenu limité. Elle offre un accès aux espaces retranchés et coupés de toute desserte viaire. Le « système moto », qui intègre l'ensemble des activités directes et indirectes et l'organisation de la couverture territoriale, est très autonome. Il s'est constitué progressivement pour combler l'incurie de l'État et des syndicats. Désormais, la mobilité à deux roues peut être considérée comme un nouveau paradigme dans la compréhension de l'Afrique urbaine subsaharienne. L'émancipation de l'individu, l'amélioration des revenus et la baisse des prix de la moto ont conduit les citoyens africains à rechercher une plus grande souplesse dans les modes de transport. Après le déclin des compagnies de transport par autobus, la marche à pied longtemps principal moyen de déplacement pour les populations à revenu limité, est progressivement devenue un mode résiduel. Elle a cédé sa place à la moto, devenue le mode dominant. Le taux d'équipement des foyers, même s'il demeure difficilement quantifiable, est en évolution constante et rapide. La mobilité par moto-taxi a détrôné celle par taxi et assure une accessibilité urbaine inégalable (DOULET, 2006). Ce système est la preuve que les transports urbains sont un domaine d'innovation et qu'ils le seront de façon plus intense encore dans les prochaines années, puisque la facilité de déplacement est l'ingrédient de toute croissance économique et l'un des facteurs de développement (AMAR, 2008).

7 Limites et insuffisances : un sujet vaste aux multiples entrées

Nous avons choisi de traiter la moto-taxi sous l'angle de la sécurité routière en mettant un accent particulier sur la connaissance fine de ce métier. Ce choix qu'on pourrait qualifier d'urbanistique, n'est qu'une des nombreuses possibilités permettant d'aborder la question des motos-taxis au Cameroun. Certains auteurs l'ont traitée avec un regard différent, d'autant que, selon la formule de Joseph Keutcheu, cette question apparaît comme « un terrain hyper glissant ». Dès lors, le risque pour le chercheur de « choisir son camp » dans les polémiques en cours, de faire corps avec le savoir commun et de travailler avec les objets préconstruits est d'autant plus grand que le champ des motos-taxis bouillonne et offre en la matière des données toutes préparées, notamment de nombreux « cas vécus » qui « parlent d'eux-mêmes », des discours poignants que l'on peut avaliser en toute bonne foi. L'illusion du savoir a pour principal danger de suivre ce qui se donne aisément à voir comme problème public. Et pourtant, la moto-taxi cache d'autres réalités. La question relève en

outre de nombreuses disciplines. Citons à titre d'exemple quelques travaux remarquables issus de ces différents horizons :

- *Moto-taxi entre pauvreté, chômage insécurité à Yaoundé* (Joseph Youta Happi, sociologue)
- *Mototaxistes de villes malgré eux* (Kengne Fodouop, géographe)
- *Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation* (Bernard Amougou, sociologue-anthropologue)
- *Le « fléau des motos-taxis » ou comment on fabrique un problème public au Cameroun* (Keutcheu Joseph, politologue)
- *La satisfaction des motos-taxis de Douala* (KIDWANG Jean Pierre, médecin)

Ces spécialistes, chacun au travers de leur discipline, ont permis de saisir et de comprendre cette activité. Et pourtant, elle échappe encore à tous. En effet, de nombreux aspects de la moto-taxi ne sont pas encore connus. Cette thèse s'est voulue un pas de plus dans la connaissance de l'activité. Parvenu au terme de notre travail, reconnaissons qu'il comporte des limites. La première est la difficile traduction du langage des *motos-taximen* en langage scientifique (si on admet qu'il y en a un) : notre thèse repose pourtant largement sur la traduction de leur vocabulaire. Le décrypter n'a pas été aisé, car il est courant d'utiliser le même mot pour désigner des faits différents. C'est le cas du terme *responsable* qui se décline de nombreuses façons : « *je conduis comme un responsable* », « *je suis un responsable* ». Ce mot, suivant le contexte, ne revêt pas la même signification. Il est en de même de l'expression *tour de ville* : « *Je fais le tour de ville* », « *je travaille dans toute la ville* ». En apparence ces termes traduisent la même réalité, et de fait ils sont synonymes, mais ne désignent pas le même espace géographique pour chaque *bend-skineur*. Le *tour de ville* renvoie généralement dans le discours des chauffeurs de motos-taxis au centre-ville et non à l'ensemble de la ville, contrairement à ce que l'on pourrait croire. Nous prenons ces deux exemples pour montrer qu'il est possible que dans le corps de la thèse, certaines traductions soient contestables. À ce risque de déformation des propos, il faut ajouter un taux de subjectivité dans l'analyse des pratiques et des observations. Nous nous sommes évidemment évertués à la contenir, mais il n'est pourtant pas garanti que notre postulat ne nous ait pas conduit à donner un sens « personnel » à certains résultats, car l'observation participante porte inévitablement ce risque, même si pour Deslauriers, elle dejoue le risque

en associant à l'observation les interviews, les enquêtes par questionnaires et l'analyse des documents.

8 Encore de nombreuses questions en suspens : ouvertures et approfondissements possibles

Notre analyse doit être considérée comme une ouverture pour un débat plus large sur les mobilités au Cameroun. Nous l'avons déjà dit, des scientifiques de différentes disciplines se sont intéressés au « phénomène » des motos-taxis, sans apporter pour autant une réponse au chaos qui régit l'activité. La moto-taxi n'a pas encore livré tous ses secrets. Et notre contribution à sa connaissance n'est pas complète. De nombreux aspects de cette activité ont été abordés sans en approfondir suffisamment la connaissance. C'est le cas des nuisances sonores et olfactives. Les usagers et les professionnels du transport par moto s'en plaignent, mais aucune étude scientifique sérieuse ne leur a encore été consacrée. De même, la consommation des drogues douces dans le milieu des *motos-taximen* est peu connue et guère évaluée. Les rapports entre les *motos-taximen* et les politiciens sont une réalité, mais leur véritable nature reste un champ à explorer. Il en est de même des reconversions chez les *motos-taximen* : elle a été peu étudiée, car la moto est toujours traitée comme un problème social et sociétal et non comme un système intégré avec des règles et des pratiques. De même, comprendre la moto-taxi et son environnement permettrait d'envisager son évolution, c'est dans ce contexte que « l'écosystème » de la moto (ensemble des activités qui gravitent et se développent autour de chaque pôle ou carrefour moto) mérite que l'on s'y penche. S'il est important d'élargir le débat et d'explorer de nouvelles pistes, il ne faut cependant pas s'écarter de l'objectif principal qui est d'outiller les municipalités et les collectivités territoriales pour une meilleure gestion des transports urbains en général et des motos-taxis en particulier. Si mieux connaître la moto est nécessaire, réduire les accidents et les nuisances qu'elles engendrent relève de l'urgence. L'insuffisance d'urbanistes et de bureaux d'études au Cameroun est certainement un frein à l'atteinte de cet objectif. Cette invitation à des recherches opérationnelles devra cependant échapper à ce que Philippe Subra a pointé pour s'en désolidariser dans *La géopolitique de l'aménagement*, comme une conception exclusivement technicienne du territoire et de l'aménagement (SUBRA, 2014).

ANNEXES

ANNEXE 1

Infractions additionnelles relatives au moto-taxi décret n° 94/333pm du 02/février 1994

- | | |
|--|-----------|
| 1- conduite sans permis | 3600 FCFA |
| 2- conduite sans âge requis | 3600 FCFA |
| 3- conduite sans port de casque | 3600 FCFA |
| 4- défaut de la licence spéciale de transport | 3600 FCFA |
| 5- défaut de la carte bleue | 3600 FCFA |
| 6- défaut de visite technique | 3600 FCFA |
| 7- défaut de paiement des droits et taxes prévus par la réglementation en vigueur en matière de transport pour l'exploitation d'une moto-taxi..... | 3600 FCFA |
| 8- Défaut de dispositif d'équipement d'une moto-taxi (couleur jaune, paire de pose pied, trousseau de dépannage, deux rétroviseurs, deux places assises, dispositif complet d'éclairage et signalisation, dispositif de freinage, d'avertisseurs sonores, deux casques, boîte à pharmacie..... | 3600 FCFA |

ANNEXE 2

Décret du 95/650/pm du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles a titre onéreux

Le Premier Ministre Chef du Gouvernement,

Vu la constitution..

Vu la loi n° 90/030 du 10 Août 1990 fixant les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier.

Vu le décret n° 78/341 du 03 Septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, ensemble ses modifications subséquents:

Vu le décret n° 92/089 du 04 mai 1992 précisant les attributions du Premier ministre. Chef de gouvernement;

Vu le décret n° 92/224 du 25 novembre 1992 portant nomination du Premier Ministre. Chef de Gouvernement;

Vu le décret n° 92/245 du 26 Novembre 1992 portant organisation du gouvernement, ensemble ses modifications subséquents;

Décrète:

CHAPITRE 1: DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 : Le présent décret fixe les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles affectés au transport public des personnes sur le territoire national, ci-après désignés « motos – taxis ».

Article 2 : Sont considérés comme motos-taxis, les véhicules d'auto propulsion à deux roues, sans" si de car ", ainsi que les véhicules à trois roues, lorsqu'ils effectuent le transport des personnes à titre onéreux.

CHAPITRE 2 : DE L'EXPLOITATION DES MOTOS-TAXIS

Article 3 : l'exploitation des motos - taxis est subordonnée à l'obtention d'une licence spéciale de transport de catégorie" spécial motos-taxis", et d'une carte de transporteur routier; et à l'inscription au registre des transporteurs par moto-taxi.

Section I : De la délivrance de la licence spéciale de transport de catégorie " spéciale motos-taxis ".

Article 4 : La licence" spéciale moto-taxi" est délivrée par le préfet territorialement compétent, au vu d'un dossier comprenant les pièces suivantes : une demande timbrée sur imprimé spécial défini par l'administration chargée des transports; Une copie certifiée conforme de la carte nationale d'identité ou une expédition des statuts s'il s'agit d'une personne morale; une quittance attestant le paiement d'une redevance de deux mille (2.000) francs.

Article 5 : Le dossier visé à l'article 4 est déposé contre récépissé au service départemental des transports territorialement compétent ou lorsqu'il n'en existe pas, à la préfecture du ressort. La délivrance du certificat de licence donne lieu à l'inscription sur le registre des" motos-taxis" avec attribution de numéro reporté sur le certificat de licence. Le préfet dispose d'un délai de dix (10) jours à compter de la date de dépôt du dossier visé au (1) ci-dessus pour se prononcer. Passé ce délai, et faute pour le préfet de notifier à la personne

physique ou morale intéressée le rejet motivé de sa demande en cas de non-conformité du dossier, la licence est réputée accordée et l'activité correspondant peut être exercée.

Article 6 : La licence de transport " spécial moto-taxi " est personnelle et incessible.

Section II : De l'obtention de la carte de transporteur routier.

Article 7 : Toute personne physique ou morale bénéficiaire d'une licence " spéciale moto-taxi " ne peut mettre en circulation une moto-taxi sans avoir obtenu au préalable une carte de transporteur routier pour ladite moto-taxi. La carte de transporteur routier visée au (1) ci-dessus doit être présentée à toute réquisition de l'autorité compétente.

Article 8 : La carte de transporteur routier est délivrée par le service départemental des transports terrestres territorialement compétent au vu d'un dossier comprenant:

- Une copie certifiée conforme de la carte grise de la moto-taxi;
- Une copie de la licence de transport " spécial moto-taxi " ;
- Une attestation d'assurance en cours de validité;
- Une quittance attestant le paiement d'une redevance de quatre mille (4.000) francs.

La durée de validité de la carte de transporteur routier est liée à la durée de validité de la police d'assurance souscrite par la personne concernée. Le chef de service départemental des transports est tenu de se prononcer dans un délai maximal de cinq (5) jours à compter de la date de saisine. Passé ce délai, les dispositions de l'article 5 (3) sont applicables.

Section III : Des conditions d'exploitation

Article 9 : Tout conducteur de moto-taxi doit remplir les conditions ci-après.

- être âgé de dix-huit (18) ans au moins.
- Etre titulaire d'un permis de conduire de catégorie A.
- La conduite de toute moto-taxi est subordonnée au port d'un casque.

Article 10 : Toute moto-taxi doit être équipée:

- d'un réservoir de carburant peint en jaune en guise de signe distinctif;
- d'une paire de pose-pieds;
- d'un trousseau de dépannage;
- de deux (2) rétroviseurs;
- des dispositifs complets d'éclairage et de signalisation;
- des dispositifs de freinage;
- des avertisseurs sonores; et de deux casques.

Article 11 : Toute licence de transport de personnes par moto-taxi peut faire l'objet d'une suspension ou d'un retrait par le préfet compétent, pour l'un des motifs suivants :

- faillite ou mise en liquidation judiciaire du bénéficiaire de la licence;
- Usage d'une licence de transport falsifiée;
- Usage d'un motocycle volé pour exploiter un service de transport par moto-taxi;
- Exploitation d'une licence par moto-taxi sans carte de transporteur routier.

2- La décision suspendant l'exploitation d'une licence de transport par moto-taxi en fixe la durée sans que celle-ci puisse excéder (1) an.

3- Toute décision de retrait ou de suspension doit être motivée et notifiée au titulaire.

Article 12 : Sans préjudice des sanctions plus sévères prévues par la législation en vigueur, les infractions aux dispositions du présent décret sont punies conformément à l'article R 369 du Code Pénal.

CHAPITRE 4 : DES DISPOSITIONS DIVERSES, TRANSITOIRES ET FINALES.

Article 13:

- 1- L'aménagement et la gestion des espaces d'aires ou de parcs de stationnement et/ou de têtes de lignes pour motos-taxis incombent à l'autorité municipale, conformément à la législation en vigueur.
- 2- Ils peuvent être subordonnés à la perception de droits pour l'usage de ces infrastructures, sur décision de l'autorité municipale du ressort.

Article 14 : Les modèles de la demande de licence et de carte de transporteur routier par motos-taxis sont conformes à ceux fixés par les textes réglementaires régissant l'activité de transport.

Article 15:

- 1- Les personnes physiques ou morales exploitant une moto-taxi à la date de publication du présent décret sont tenues, dans un délai maximal de trois mois à compter de la présente date, de se conformer à la présente réglementation.
- 2- Passé ce délai prévu au (1) ci-dessus et faute pour la personne physique ou morale concernée de se conformer aux dispositions du présent décret, l'exploitation de la moto-taxi incriminée est suspendue.

Article 16 : Sont abrogées toutes les dispositions antérieures contraire du décret n° 94/033/PM du 02 février 1994 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles.

Article 17 : Le présent décret sera enregistré et publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en Anglais et en Français.

Yaoundé le 15 Novembre 1995

Le premier Ministre, Simon ACHIDI ACHU

ANNEXE 3

Les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles a titre onéreux décret n°2008/3447/pm du 31 décembre 2008

Le Premier ministre, chef du gouvernement décrète :

Chapitre I - Dispositions générales

Article premier - le présent décret fixe les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles appelés « motos taxis », effectués au transport public de personnes dans les zones périurbaines et rurales.

Art. 2- Est considéré comme moto taxi, tout véhicule d'autopropulsion à deux ou trois roues, sans side-car, effectué au transport public de personnes.

Art. 3- Les zones périurbaines et rurales prévues à l'article 1 ci-dessus sont déterminées par les autorités municipales compétentes.

Chapitre II - De l'exploitation de moto taxi

Art. 4- (1) L'accès à la profession de moto taxi est subordonné à :

- L'obtention d'une licence spéciale de transport de catégorie S2 et d'une carte de transport public routier ;

- L'inscription au registre des transporteurs par moto ;

- La détention d'un certificat de visite technique en cours de validité ;

- La détention d'une police d'assurance en cours de validité, délivrée par une compagnie d'assurance agréée ;

- L'acquiescement de l'impôt libérateur. (2) La visite technique visées à l'alinéa (1) n'est pas exigible pour les motos taxis, à l'état neuf de moins de six mois.

Section I- De la délivrance de la licence spéciale de transport de catégorie S2

Art. 5- La licence spéciale de transport de catégorie S2 est délivrée par le ministre chargé des transports à l'issue de l'examen favorable d'un dossier comprenant pièces ci-après :

- Une demande timbrée sur imprimé dont le modèle est défini par le ministre chargé des transports ;

- Une copie certifiée conforme de la carte nationale d'identité du postulant ou du gérant de la société pour les personnes morales, si l'un accord de réciprocité, un certificat de nationalité pour les personnes de nationalité étrangère ;

- Un extrait du bulletin numéro 3 du casier judiciaire pour les personnes physiques ou un exemplaire à jour des statuts de la société pour les personnes morales ;

- Une quittance attestant du paiement au Trésor public de la redevance relative à la délivrance de la licence de transport S2 ;

Art. 6- (1) Le dossier visé à l'article 5 ci-dessus est déposé, contre récépissé, à la délégation départementale des transports ou, selon le cas, au service régional des transports routiers territorialement compétent, pour validation de sa conformité aux dispositions du présent décret. (2) La délivrance de la licence de transport S2 donne lieu à l'inscription au registre des transporteurs par moto, avec attribution d'une attestation d'inscription dont le numéro est reporté sur la licence de transport. (3) Le délégué départemental des transports ou le chef de service régional des transports routiers ainsi saisi dispose d'un délai de trente jours francs, à compter de la date de dépôt du dossier pour se prononcer. (4) Passé de délai, et faute pour le délégué départemental des transports ou le chef de service régional des transports routiers de notifier ou requérant le rejet motivé de sa demande, la licence est réputée accordée.

Art. 7- La licence de transport S2 est personnelle et incessible, sauf en cas de mise en œuvre d'une procédure collective, conformément à la réglementation en vigueur.

Section II - De l'obtention de la carte de transport public

Art. 8- (1) Tout détenteur d'une licence de transport de catégorie S2 doit, avant la mise en exploitation, obtenir une carte de transport public dite « carte bleue ». (2) La carte de transport public visée à l'alinéa (1) ci-dessus doit être présentée à toute réquisition de l'autorité compétente.

Art. 9- Le dossier de demande de la carte bleue est déposé contre récépissé à la délégation départementale des transports ou, selon le cas, au service régional des transports routiers territorialement compétent. Comprend les pièces suivantes:

- Une demande timbrée sur imprimé dont le modèle est définie par le ministère chargé des transports ;

- Une copie certifiée conforme de la licence de transport de catégorie S2 ;

- Une copie certifiée conforme de l'attestation d'inscription au registre des transports par moto ;

- Une attestation de police d'assurance délivrée par une compagnie d'assurance agréée couvrant le passager, le conducteur et la moto elle-même

Art. 10- (1) La carte bleue est délivrée par le délégué départemental des transports ou, selon le chef de service régional des transports routiers territorialement compétent dans un délai maximum de deux jours francs, à compter de la date de dépôt du dossier. (2) La carte bleue est établie par moto. (3) La validité d'une carte bleue est limitée à la date d'expiration de l'assurance de la moto taxi correspondant, sans que cette validité puisse excéder un an.

Section III- des conditions d'exercice de la profession de conducteur de moto-taxi
Art.11- (1) Tout conducteur de moto taxi doit remplir les conditions ci-après :

- Etre âgée de dix-huit ans au moins ; - Etre titulaire d'un permis de conduire de la catégorie « A » ;

- Etre titulaire d'un certificat de capacité de la catégorie « MT ». (2) Les conditions et les modalités de formation à la conduite des motos taxis ainsi que celles relatives à l'obtention du certificat de capacité de la catégorie « MT » sont définie par un texte particulier du ministre chargé des transports.

Section IV - Des caractéristiques des motos taxis et de leurs équipements

Art. 12- (1) Tout mototaxi doit, avant sa mise en exploitation :

- Etre immatriculée par les services territorialement compétents du ministère chargé des transports ; posséder un numéro d'identification attribué par la commune de ressort du lieu d'exploitation. (2) Les conditions et les modalités d'attribution ou de suspension du numéro d'identification de la mototaxi sont définies par les communes concernées.

Art. 13- (1) Tout mototaxi doit disposer des équipements et accessoires ci-après :

- Un réservoir de carburant peint en jaune ;
- Un siège à deux places, y compris celle du conducteur ;
- Deux paires de pose pieds ;
- Un trousseau de dépannages ;
- Un rétroviseur ;

- Un dispositif complet d'éclairage et de signalisation ;
- Un dispositif de freinage fonctionnel ;
- Un avertisseur sonore ;
- Un casque pour le passager ;

- Un pare choc avant et arrière. (2) La conduite d'un mototaxi est subordonnée au port obligatoire d'un casque et d'un gilet. (3) La couleur de gilet visé à l'alinéa (2) ci-dessus est déterminée par la commune du ressort du lieu d'exploitation. Il doit être muni d'une bande réfléchissante horizontale de dix centimètres à l'avant et à l'arrière et marqué du sigle de la commune de ressort du lieu d'exploitation, les numéros d'immatriculation et d'identification de la mototaxi.

- Section V - des sanctions

Art. 14 - (1) La licence de transport public par mototaxi peut faire l'objet de suspension ou de retrait par le ministre chargé des transports, sur proposition de la commission consultative départementale, pour l'un des motifs suivants :

- Usage d'une licence de transport falsifiée ;
- Utilisation d'un motocycle frauduleusement acquis ;
- Exploitation d'une mototaxi sans police d'assurance valable ou carte de transport public (carte bleue) ;
- Condamnation à une peine privative de liberté pour des infractions liées notamment au proxénétisme, à la pédophilie, à la violence sur les mineurs ;
- Tout autre motif pertinent, sur proposition motivée de la commission consultative départementale. (2) La commission consultative départementale visée à l'alinéa (1) est organisée par acte du ministère chargé des transports. (3) La décision suspendant l'exploitation d'une licence de transport par mototaxi en fixe la durée, sans que celle-ci puisse excéder un an. (4) Toute décision de suspension ou de retrait de la licence de transport par mototaxi doit être motivée et notifiée au propriétaire de la licence.

Art.15 : Le permis de conduire de catégorie A ou le certificat de capacité de mototaxi peut faire l'objet d'une suspension ou d'un retrait par ministre chargé des transports sur avis de la commission consultative prévue à l'article 14 ci-dessus.

Art. 16 - Sans préjudice des sanctions prévues à l'article 14 ci-dessus, le préfet territorialement compétent peut, à titre de mesure conservatoire, retirer le permis de

conduire ou le certificat de capacité d'un conducteur de mototaxi lorsque celui-ci est l'auteur d'homicide et de blessures involontaires, telle que prévue à l'article 289 du code pénal.

Art. 17 - Les décisions de suspension et/ou de retrait de licence ou de permis de conduire, visées à l'article 14 alinéas (3) et (4) ci-dessus, sont exécutées, le cas échéant, avec le concours des forces de maintien de l'ordre.

Art. 18 - Sans préjudice des sanctions plus sévères prévues par la législation et la réglementation en vigueur, les infractions aux dispositions du présent R369 du code pénal.

Chapitre III - Dispositions diverses, transitoires et finales

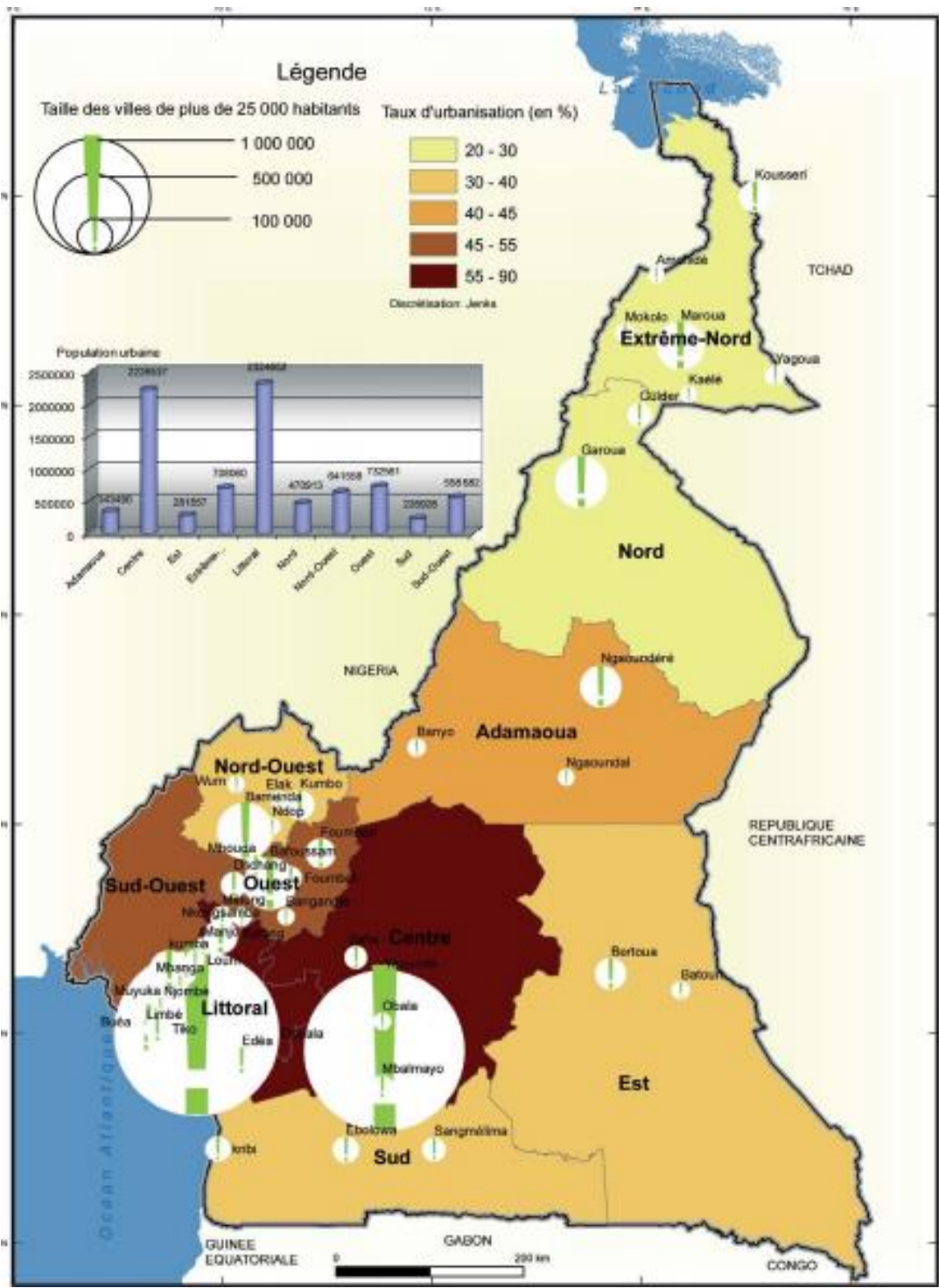
Art. 19 - Les modèles de demande de la licence de catégorie S2 et de la carte de transporteur routier par mototaxi sont identiques à ceux prévus par les textes réglementaires fixant les conditions et les modalités d'obtention de la licence de transport routier et de la carte bleue.

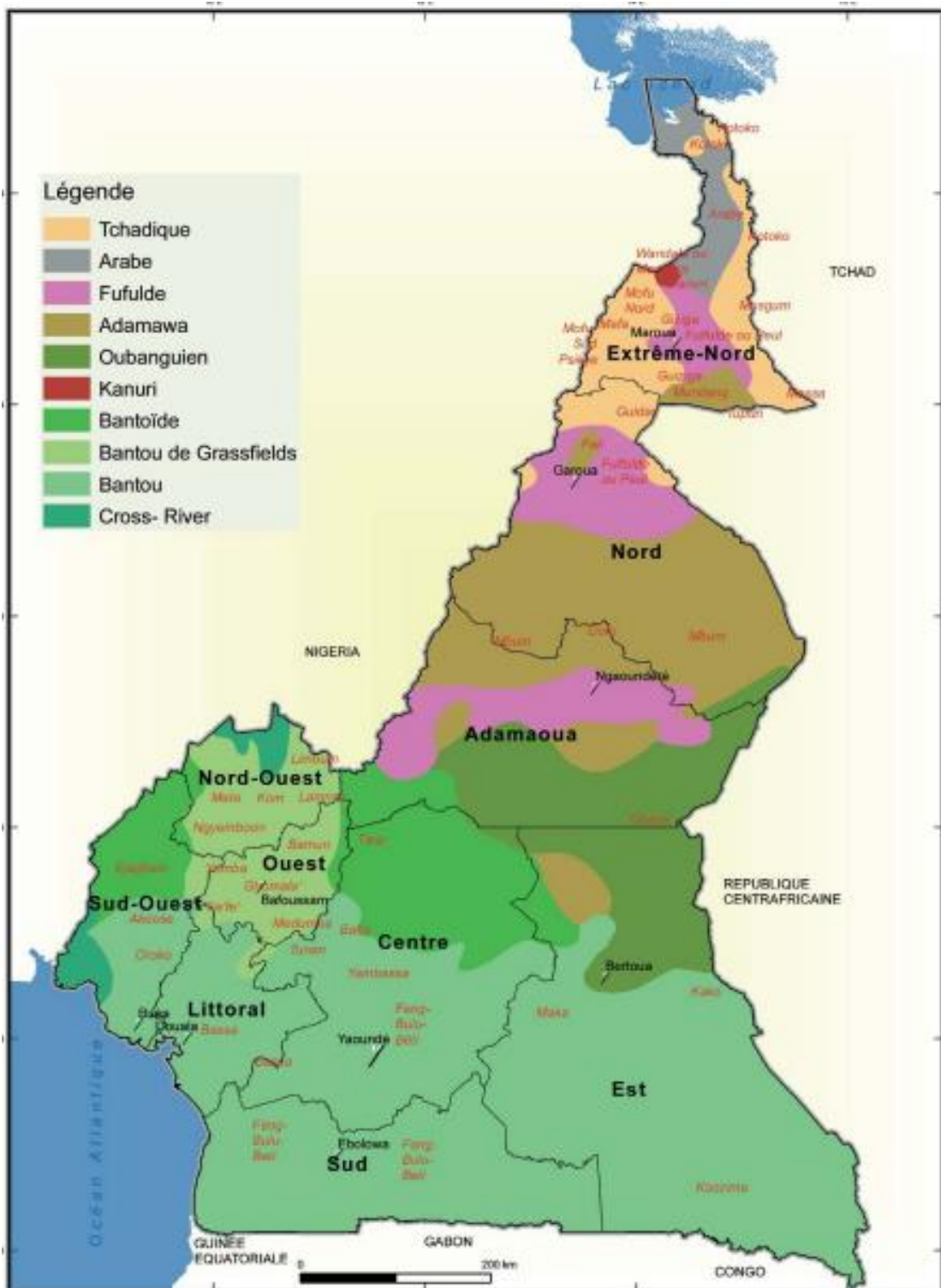
Art. 20 - (1) Tout exploitant de mototaxi est tenu, dans un délai de six mois à compter de la date de publication du présent décret, de se conformer à ses dispositions. (2) Passé et faute pour l'exploitant concerné de se conformer auxdites dispositions, l'exploitation de la mototaxi mise en cause est réputée suspendue et traitée comme telle par les services compétents de la police routière.

Art. 21 - Sont abrogées des dispositions antérieures, notamment celles du décret N°95/650/PM du 16 Novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux.

Art. 22 - Le présent décret sera enregistré et publié selon la procédure d'urgence, puis inséré au journal officiel en français et en anglais.

Yaoundé, le 31 Décembre 2008, Le Premier Ministre, chef du gouvernement, INONI Ephraïm





Carte 38 : Diversité ethnique et linguistique du Cameroun © atlas national du Cameroun



Carte 39 : Projets structurants © atlas national du Cameroun

ANNEXE 5

Extraits d'entretiens significatifs¹⁴³

Entretien du 24 février 2015 avec Mr BEYEM NGOCK Service opérationnelle de la surveillance du territoire à Douala

Les statistiques sur l'activité sont difficiles à obtenir car le secteur est insaisissable et il règne un flou généralisé au niveau des chiffres.

Il faut centraliser toutes les données

Il est difficile de dresser un répertoire des motos

Les causes de l'accident :

- Analphabétisme donc incapacité à lire et à comprendre le code de la route
- Incivisme volontaire et excès de zèle

On ressent une certaine assurance et une attitude de mépris envers les autorités publiques depuis les discours du chef de l'état.

On remarque une volonté manifeste de créer des accidents de la part des motos-taxis.

Moto-taxi gîte de bandits

Elle devrait être une activité salubre pour la ville.

Le nombre de taxi est en baisse.

Le réseau routier des quartiers étant fortement dégradé et l'accessibilité compliquée ; les mototaxis sont souhaitables dans ces zones enclavées.

Les conditions pour organiser le secteur sont les suivantes :

- Les discipliner
- Les regrouper
- Les identifier

Entre motos-taxis également les agressions et les accrochages sont légions et régulières.

Si à Douala l'incivisme a atteint ce niveau c'est probablement lié à la nature de la ville qui est une ville commerciale qui fait rêver de nombreux désœuvrés et laisser pour compte pour qui la ville représente souvent la dernière chance.

Les syndicats :

- Se servent de leur casquette de syndicaliste pour défendre leur propre intérêt et non de ceux qu'ils sont supposés représenter. Ils sont donc dans une logique commerciale et mercantile.
- Ils sont incapables d'actionner les leviers pour éduquer les motos.

Pour les *moto-taximen* qui ont une faible maîtrise de la langue française on peut envisager un enseignement en langue maternelle ou en pidgin.

Enseignement par vidéo projection.

Formation au civisme.

Les automobilistes doivent aussi apprendre à respecter les panneaux de signalisation.

Inculquer la culture de la patience auprès des *taximen* (une autre cause de conflit routier).

¹⁴³ Ils sont retranscrits dans leur forme brute sans aucune modification.

Au carrefour Ndokoti les risques de percusion oscillent entre 80 et 85% du fait de l'imprudence des motos.

La police qui régule la circulation doit user du fouet pour réguler la circulation, une sorte de répression douce mais très efficace et très utile.

Ndokoti est un carrefour sensible et central dans la ville, si il tombe c'est la ville qui tombe avec, c'est donc un point névralgique.

Les permis sont désormais contrôlés et centralisés, il est donc difficile de faire un faux permis au Cameroun, par contre on exclut pas l'existence des circuits parallèles qui produirait des faux permis pourtant leur titulaire n'ont pas obtenu ou rassembler les conditions nécessaire à l'obtention du dit document.

Pour maintenir l'activité il faut l'encadrer.

À Yaoundé les motos s'autorégulent...par contre à Douala on en est encore loin.

Il faut trouver un palliatif à la disparition de la moto.

Les clandos ont disparu suite à leur imprudence et leurs nombreux écarts de conduite, ayant entraîné de nombreux accidents et des morts que l'on pouvait éviter.

SOCATUR express pour remplacer les cargos...

Malgré l'interdiction certaine moto violent l'interdiction, la police continue d'en interpellé régulièrement.

Le siège de la moto rends bête, même les diplômés se laissent entraînés par le flot de l'incivisme ambiant.

Une lettre d'appel à manifestation pour soutenir les forces de défense engagées au nord du Cameroun.

Les syndicats ne sont pas assez efficaces.

Le corps de métier peut être infiltré par les personnes ayant des objectifs autres que le gagne-pain quotidien.

Beaucoup de *moto-taximen* n'ont pas de logement donc une émission radiodiffusée ne va pas les toucher...utilisé un autre canal pour être certain de tous les impliqués dans une démarche de grande sensibilisation.

Affiche, dépliant, Bande dessinée adaptés à leur niveau d'instruction.

Les agents communaux sont souvent à l'origine des conflits avec les motos dans les marchés.

Ebolawa ville modèle en termes d'intégration des motos dans le pays.

Baisse relative du nombre d'accident à Douala, on dirai une subite prise de conscience.

**Entretien du 02 Mars 2015 Mme Julienne Tsafack
Responsable du département transport et circulation à Douala**

1- Etant donné que de nombreux opérateurs mototaxis n'ont pas un niveau scolaire suffisant, est ce que leur exiger un permis de conduire vous semble judicieux étant donné qu'ils ne possèdent pas un niveau d'instruction suffisant pour un tel examen ?

La municipalité locale consciente de cette lacune avait prévu y remédier en mettant en place un document de communication s'apparentant à une brochure, avec des éléments clés du code de la route en mettant l'accent sur l'aspect familial et convivial de la formation qui devait être un moment de retrouvaille plutôt qu'une session de formation en soi.

Le député Albert Ndzongang en son temps avait pensé à la conception d'une brochure imagée avec des logos et des panneaux de signalisation résumant les grands principes de la circulation urbaine et du code de la route.

La municipalité continue de mettre l'accent sur l'obtention d'un diplôme en l'occurrence le permis de conduire de catégorie A, ce qui fait l'originalité de son approche c'est dans le mode de transmission qui est plus souple loin de la rigidité des centres spécialisés de formation en conduite automobile.

2- Au vu de tous les circuits parallèles qui existe pour l'obtention frauduleuse d'un permis de conduire est ce que l'administration en l'exigeant ne court-elle pas le risque de voir la ville inondée de faux permis, pour au final ne pas résoudre le problème de l'incivisme routier et de la méconnaissance du code de la route comme c'est le cas chez certains automobilistes ? Chaque service ministériel doit se saisir du problème et prendre des dispositions pour s'assurer de l'inefficacité des circuits parallèles pour y parvenir il faut procéder à un verrouillage du circuit d'élaboration du permis de conduire. Voir ministère des transports sur le net. Dans la lutte aux faux permis de nombreuses auto-écoles frauduleuses ont été fermées.

4- On exige des motos-taxis la possession d'une police d'assurance mais on sait qu'au Cameroun, celle-ci vient rarement au secours des victimes ? Une politique est-elle mise en place pour s'assurer que celle-ci prend effectivement en charge les accidentés de la route ? La ville avait envisagé la mise en place d'un pack crédit permettant aux opérateurs motos (OM) d'obtenir des crédits leur permettant d'obtenir toutes les pièces requises à l'exercice de la fonction de *moto-taximen* à titre onéreux. Cette opération était conduite en partenariat avec les compagnies d'assurance partenaire du projet, les micro-finances, le ministère des transports. En dépit de toutes les dispositions prises cette opération fût un échec car elle n'a pas connu l'adhésion des OM. Dans la stratégie d'action de la ville, cette disposition spéciale avait pour but de faciliter la tâche et l'accès aux documents exigés par la réglementation. Ce crédit qu'on devait allouer devait permettre à chaque OM d'être en règle après un versement de 1000 / mois. Désormais ce sont les détaillants qui prendront en charge la procédure de régularisation des motos avant leur vente, le prix de la moto au sortie sera plus élevé, le nombre de moto dans la ville va progressivement diminuer. Ceux qui malgré la lourdeur de la procédure vont tenir et obtenir une moto cela seront véritablement les vrais *motos-taximen*. Les autres aventuriers seront progressivement recrachés du circuit et la moto deviendra un véritable métier, du moins c'est le souhait et l'espoir qui habite la CUD, qui veut assainir le secteur à tous les prix.

5- La création d'un service exclusivement réservé à la gestion des motos dans chaque département vous-elle une bonne idée pour centraliser et mieux gérer ce secteur.

La CUD est favorable à un service unique, elle en a mis un en place pour l'identification des motos à la place des fêtes d'Akwa, cette opération comme les autres est restée lettre morte. Grace à cette opération la ville voulait créer le fichier des motos de la ville, une fois répertoriée l'OM recevait une carte et un badge (pour sécuriser les cartes la ville les confiaient à un seul fabricant) les cartes étaient signées par le délégué du gouvernement. Une cérémonie médiatisée avait été organisée pour donner une visibilité à l'évènement. Des groupes d'OM hostile à cette initiative ont entrepris de brûler les motos qui se sont rendus coupables d'avoir accepté l'opération d'enregistrement de la CUD.

6- Quelle mesure prenez-vous pour lutter contre l'incivisme routier imputable à d'autres usagers de la route notamment les taxis et voitures personnelles ?

- Taxi pas de phone au volant
- Multiplication de la signalisation horizontale et verticale
- Intégration des séparateurs des voies
- Réalisation des passages cloutés

Entretien avec NLA Samuel, Avril 2015

1^{er} adjoint au maire de Bafoussam

Les motos sont sans cesse culpabiliser comme responsable du désordre urbain, ils sont devenus les principaux boucs émissaires à l'origine de tous les maux.

Les motos sont à l'origine des accidents et du désordre urbain.

Les motos ont pris leur place suite à la démission de l'état.

L'enjeu est de savoir comment encadrer les motos : elles ont des causes multiples d'où la complexité et la difficulté de trouver une solution adéquate.

L'urbanisation n'est pas maîtrisée et la ville s'étend toujours et en permanence.

Les motos sont devenues bon marché ce qui a contribué à leur forte augmentation.

Désormais la ville doit compter et composer avec les motos. On ne peut plus se passer d'eux.

La moto est un métier à valoriser pour le service rendu.

Toutes les administrations doivent travailler en concertation et en coopération afin de valoriser ce secteur.

La ville ne peut porter à elle seule un projet d'insertion des motos. L'administration publique via le préfet doit soutenir les collectivités locales dans cette démarche. Le préfet est la personne la mieux indiquée pour s'attaquer au problème de motos, mais à l'heure actuelle on constate une grande passivité de sa part.

La répression n'est pas la solution car elle est inefficace et stigmatise les motos en tant que voyou et hors la loi ce qui est loin d'être le cas.

Les motos-taxis et les taxis autos sont comme des chiens et chat, ils sont en permanence en rivalité. Contrairement à l'idée reçue les motos-taxis sont bien et très organisés même si celle-ci n'est pas compréhensible de l'extérieur, on gagnerai donc à bien comprendre, ce qui permettra de trouver la meilleure solution.

Il faut mettre en place un cahier de charge avec les conditions que chaque partie prenante doit respecter, c'est la collaboration qui est la meilleure arme pour mieux intégrer la moto. L'interdiction de la moto est une solution sans effet et inefficace. Seule l'intégration compte...

ATUM, syndicat crée par le délégué du gouvernement.

Pas d'aire de stationnement à Bafoussam contrairement aux affirmations obtenues à la CUB. Depuis 2013, les motos ne payent plus les impôts libératoires, ce qui limite considérablement l'action des collectivités locales.

Le préfet doit prendre ses responsabilités car il est là pour la coordination des actions gouvernementales.

Il existe des bailleurs de fonds intéressés par la structuration de la filière moto, mais en raison de l'absence de véritable impulsion de la part de l'État tous ces projets sont restés dans les tiroirs.

Le chef de l'état fait des déclarations pour encourager les motos mais ne sont suivis d'aucune action concrète sur le terrain.

Entretien de Mai 2015 avec Didier Bidja Sous-préfet de Bafoussam 3^e

Le fléau moto représente un grand dilemme pour toutes les villes où elles se trouvent.

- Favoriser l'emploi ou la débrouille jeune
- Garantir la sécurité des populations

Ces deux objectifs sont contraires mais en tenant compte du contexte l'administration est contrainte de surfer entre les deux.

L'ouverture à la chine a accéléré de manière considérable l'augmentation du nombre de motos dans les villes camerounaises.

La moto apparaît dans un environnement inadéquat pas du tout préparé à le recevoir :

- Pas d'encadrement juridique
- Pas de voirie
- Situation délicate

De nos jours les motos sont au cœur d'une récupération politique de la part des élus qui en ont fait un vivier d'électeurs souvent incrédules qui font confiance à ces élus qui se servent d'eux comme rampe de lancement pour leur carrière politique. Sans réellement s'inquiéter du sort de ces derniers qui sont souvent en première ligne dans les meetings politique dans l'espoir de trouver en ces candidats la voie qui portera leur doléance auprès des autorités.

La création de L'ATUM est un calcul purement politique car son objectif caché est la constitution d'un électorat solide, c'est ce qui justifie toute l'attention qu'on lui accorde. Il s'agit via l'ATUM de montrer que les motos sont une véritable source d'ascension politique pour qu'on use de la bonne approche en leur faisant croire qu'on s'inquiète réellement de leur sort, pourtant tout ceci est bien stratégique...garantir une fidélité de la part de ceux-là qui aurait bénéficié des retombées de l'ATUM.

Le coup de force de Tsimi Evouna par la vente aux enchères de 250 motos appartenant aux hauts dignitaires de la ville pour leur rappeler que force doit rester du côté de l'État, ce mouvement intervenait suite à l'interdiction de la circulation des motos au centre-ville, pour calmer les ardeurs et les assauts de ceux qui contestaient la décision d'interdiction.

L'idée était de montrer que si on pouvait vendre les motos appartenant aux grands qu'en serait-il des petits ?

La moto taxi pose le problème de sécurité routière et de circulation en milieu urbain.

L'existence de nombreux syndicats et associations de motos entraîne un manque de lisibilité car on ne sait plus qui est le meilleur interlocuteur, ce qui complexifie les négociations car chacun y va de ses propres intérêts en fonction de ses motivations.

Les motos-taxis sont de mauvaises mentalités et font preuve de solidarité à outrance quand il s'agit de défendre l'un des leurs sans chercher à comprendre les tenants et les aboutissants.

La ville camerounaise a été surprise par le phénomène moto, il est désormais utile de repartir à partir des préalables :

- Expérimenter la décentralisation
- Assister à l'encadrement des motos

9. Pourquoi ?.....
10. Avez-vous un projet d'avenir ? Oui Non . Si oui lequel ?.....
11. Pensez-vous changer de métier ? Oui Non
- Si oui quand ? Je ne sais pas dans 2 ans
 Dans 5 ans jamais
12. Avez-vous déjà exercé un autre métier ? Oui Non Si oui lequel ?.....
13. Êtes-vous propriétaire de votre moto ? Oui Non . Si non à qui appartient-elle ?...
14. Quel est votre zone principale d'activité ? Bafoussam 1^{er} (...) Bafoussam 2^{iem}(...)
 Bafoussam 3^{ieme} Toute la ville
15. Quelle type de course faites-vous régulièrement ?
- Tour de ville Le quartier Le Centre-ville
- Autres..... Des allers et retours (précisez).....

Moto-taxi : comprendre les risques et les dangers du métier

16. Souffrez-vous de la concurrence ? Oui Non
17. Quels sont les problèmes que vous rencontrez ? La police Les accidents
 Les insultes Les impôts
 Le vol Autre.....
18. Que vous fait-il peur dans la circulation ? **3 réponses possibles classez par ordre d'importance**
- | | | | |
|------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Les taxis | <input type="checkbox"/> | Les embouteillages | <input type="checkbox"/> |
| Les camions | <input type="checkbox"/> | L'état de la route | <input type="checkbox"/> |
| Les autres motos | <input type="checkbox"/> | Les voitures personnelles | <input type="checkbox"/> |
| Les piétons | <input type="checkbox"/> | Tout | <input type="checkbox"/> |

19. Avez-vous un permis de conduire ? Oui En cours Non
20. Respectez-vous les feux et la signalisation routière ? Oui Souvent Non
21. À combien d'accidents assistez-vous chaque jour ? 0 1 à 3
4 à 6 plus de 6
22. À votre avis quelles sont les causes des accidents des motos-taxis ? **3 réponses possibles**

Par ordre d'importance

- | | | | |
|---------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| L'excès de vitesse | <input type="checkbox"/> | Les motos ne savent pas conduire | <input type="checkbox"/> |
| Les piétons | <input type="checkbox"/> | La route est petite | <input type="checkbox"/> |
| La surcharge des motos | <input type="checkbox"/> | L'absence de la police | <input type="checkbox"/> |
| Les chauffeurs de taxis et de camions | <input type="checkbox"/> | Le désordre urbain généralisé | <input type="checkbox"/> |

23. Avez-vous déjà eu des accidents ? Oui Non
- Si oui : où ?.....combien de fois ?.....Quand ?.....

24. Quelle était la nature de l'accident ? Collision avec une moto
- Collision avec une voiture
- Collision avec un piéton
- Autres.....

25. Que faites-vous pour assurer votre sécurité et celle de vos passagers ?
- Je ne fais rien je porte un casque
- Je roule à vitesse limité je respecte le code de la route

26. Selon vous, est-il possible de contraindre les moto-taximen à respecter le code de la route ? Oui Non je ne sais pas
- Si oui comment ?.....

27. Avez-vous le sentiment que vos collègues respectent le code de la route ?

- Oui - Souvent - Non
- Quand ils peuvent - Quand ils veulent - Quand ils savent

28. À votre avis les taxis et voitures personnelles respectent-ils le code de la route ?

- Oui Souvent Non

29. Qu'est ce qui selon vous pourrait être fait pour améliorer la circulation des motos ?

- Leur interdiction en centre-ville
- La création des couloirs réservés pour les motos
- La limitation de leur circulation aux zones périphériques
- La création des circuits pour motos-taxis adaptée à la clientèle
- Amélioration de leur formation et une meilleure sensibilisation
- Le port des chasubles et leur identification

30. Faites-vous parti d'un syndicat ou d'une association professionnelle ? Oui Non

Si oui lequel ?.....Sinon pourquoi ?

- Manque de temps manque d'informations à ce propos
Ça ne me sert à rien ce sont des escrocs

31. Comment votre association ou syndicat pourrait améliorer son action auprès de vous ?

- Subventionner l'obtention du permis
Subventionner l'obtention de la carte grise

32. Selon vous pourquoi les moto-taximen ne veulent pas se faire identifier ?

- Ils ne veulent pas être fichier
Ils ne veulent pas payer les impôts
Ils ont peur des autres motos
Ils n'ont pas toutes leurs pièces

33. Quel est le nom de baptême de votre
moto ?

11. Pourquoi choisissez-vous ce mode de déplacement ? **3 réponses possibles par ordre d'importance**

- | | | | |
|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| - rapidité | <input type="checkbox"/> | disponibilité en nombre | <input type="checkbox"/> |
| - prix négociable | <input type="checkbox"/> | flexibilité dans le service | <input type="checkbox"/> |
| - proximité des stationnements | <input type="checkbox"/> | accessibilité au quartier | <input type="checkbox"/> |
| - manque d'alternative | <input type="checkbox"/> | dégradation du réseau routier | <input type="checkbox"/> |

12. Combien de fois vous arrive-t-il d'utiliser la moto ?

- | | | | | |
|--------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| - jamais | <input type="checkbox"/> | - 3 à 5 fois /jour | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - 1 à 3 fois /jour | <input type="checkbox"/> | - plus de 5 fois /jour | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> rarement |

13. Pour quel type de déplacement utilisez-vous la moto ? **3 réponses possibles**

- | | | | |
|-----------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| - Visite | <input type="checkbox"/> | - Aller au centre-ville | <input type="checkbox"/> |
| - École | <input type="checkbox"/> | - Entrer dans le quartier | <input type="checkbox"/> |
| - Hôpital | <input type="checkbox"/> | - Aller au travail | <input type="checkbox"/> |
| - Marché | <input type="checkbox"/> | - Autres | <input type="checkbox"/> |
| - Loisirs | <input type="checkbox"/> | - Tous mes déplacements | <input type="checkbox"/> |

14. De votre point de vue les motos sont-elles adaptées à vos besoins ? Oui souvent
non

15. Pour vous les motos-taxis sont un moyen de transport : **3 réponses possibles**

- | | | | | |
|-----------------|-----------|------------|-------------|------------|
| - Indispensable | Dangereux | Original | À éliminer | Rejeté |
| - Utile | Apprécié | Economique | À valoriser | Alternatif |
| faute de mieux | | | | |

16. Etes-vous d'accord ou pas du tout d'accord avec les phrases suivantes :

- ❖ On circule facilement dans la ville
- ❖ La sécurité routière est suffisante
- ❖ Les motos taxis ont augmenté le nombre d'accident
- ❖ Les motos-taxis sont responsables de la pollution dans la ville
- ❖ Les motos taxis créent des embouteillages
- ❖ Les motos-taxis doivent avoir des voies réservées

17. À votre avis doit-on maintenir les motos-taxis dans la ville ? Oui Non

18. Accepteriez-vous de payer pour les aménagements visant à réduire le nombre d'accidents à moto ? Oui Non peut-être

19. Pensez-vous acquérir une moto dans les 3 prochaines années pour un usage personnel ?

Oui Non peut-être

20. Quels inconvénients trouvez à l'utilisation de la moto-taxi ?

Risque élevé d'accident excès de vitesse utilisation abusive du klaxon
Absence de protection pas de confort autres.....

21. Quelles sont à votre avis les solutions pour réduire les nuisances induites par la moto-taxi ?

- Leur interdiction
- La création des couloirs réservés pour les motos
- La limitation de leur circulation aux zones périphériques
- La création des circuits pour motos-taxis adaptée à la clientèle
- Amélioration de leur formation et de leur sensibilisation

BIBLIOGRAPHIE

- ALLAIRE, J., CHARLES, S., SCHÖNFELD, S., & BRAS BAIA, F. (2012). *l'action internationale des collectivités en matière de mobilité urbaine , pourquoi et comment accompagner les villes en développement ?* CODATU-AFD-GART, CODATU.
- ALLAIRE, j., FERRO, P. s., & BREUIL, L. (2015). *le transport collectif artisanal : une composante essentielle dans un système dual*. Paris, France: CODATU.
- AMAR, G. (2008). Les transports urbains : un champ d'innovation majeur pour les villes du XXIe siècle. Dans Y. CHALAS, & F. PAULHIAC, *La mobilité qui fait la ville actes des 3e rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble* (p. 326). Grenoble, France: Certu.
- AMOUGOU, A. B. (2010). le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et regulation sociale: une approche par les cultural studies. *Anthropologie et sociétés, Vol.34, n°1*, pp. 55-73.
- ANTOINE, P. (1997). *l'urbanisation en Afrique et ses perspectives*. Consulté le mai 15, 2014, sur fao: www.fao.org
- ASSOGBA, G. (2012). territoires des taxis motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux. (Lavoisier, Éd.) *Géographie, économie, société* , 14, pp. 53-72.
- ASSOGBA, G. (2013, juillet 14-18). de l'usage massif des motocycles à la mobilité urbaine inclusive à Lomé. *12 séminaire francophone est-ouest de socio-économie des transports*, (p. 15). Rio de Janeiro.
- BAFELI, F. (2015, juillet). *Cameroun: des nouveaux bus SOCATUR pour le transport urbain*. Consulté le juillet 12, 2015, sur www.camer.be: <http://www.camer.be.com>
- BARANESS, M. (2000). Le paysage de l'infrastructure. Dans C. PRELORENZO, *infrastructures villes et territoires* (pp. 121-127). Paris, France: L'harmattan.
- BARDIER, J.-C., COURADE, G., & GUBRY, P. (1981-1982). l'exode rural au Cameroun. *les Cahiers de l'O.R.S.T.O.M sciences humaines*, 18, pp. 107-147.
- BERGERON, J., & RANNOU, A. (2008). effets des caractéristiques de l'environnement sur le comportement des piétons à des intersections urbaines. Dans M.-A. GRANIE, & J.-M. AUBERLET, *le piéton et son environnement quelles interactions ? quelles adaptations ?* (pp. 163-174). Paris: INRETS N°115.
- BERTHOD, C., KOREN, S., & CARACOGLIA, S. (2000). *gestion de la circulation et qualité de service*. AIPCR. Montréal: AIPCR.
- BIDIAS, J. D. (2016, janvier 15). conduite automobile : le gouvernement veut confier la formation à l'armée. *Mutations*.
- BORTHAGARAY, A. (2006). les couloirs de bus et les taxis à Buenos-Aires : un exemple de gouvernance de la rue. *Flux N° 66-67*, pp. 134-136.
- BOUDOUIN, D., & MOREL, C. (2002). *L'optimisation de la circulation des biens et services en ville*. Paris: La documentation française.
- BOUTIN, D. (2010). *la transition des jeunes camerounais vers le marché du travail*. Université de Bordeaux Montesqieu-Bordeaux IV, LARE-efi, Bordeaux.
- BREUIL, L., ALAIRE, j., & FERRO, P. S. (2015). *le transport collectif artisanal : une composante essentielle dans un système dual*. Paris, France: Codatu.
- CANEVET, C. (1980). les mutations de l'espace rural. *NOROIS N°1, 105(27)*, pp. 5-18.
- CERTU. (2008). *savoirs de base en sécurité routière : généralités sur les carrefours plans*. CERTU, CERTU.

- CHARMES, E. (1998, Octobre-Décembre). entre la rue résidentielle et le boulevard : le cas des soi de Bangkok. *Flux N° 34*, pp. 21-32.
- CIROLIA, L., & HASSOUNA, M. B. (2012). *regards sur l'activité informelle dans les grandes villes africaines*. Africités, les ateliers maîtrise d'oeuvre urbaine. Dakar: les ateliers.
- COQUERY-VIDROVITCH, C. (2006). De la ville en Afrique noire. (L'E.H.E.E.S, Éd.) *Annales histoires des sciences sociales*, pp. 1087-1119.
- DANSAUT, E. (2014). *Etude sur les vitesses des deux-roues motorisés dans 10 carrefours à feux parisiens*. CEREMA, Département mobilité. Paris: CEREMA.
- DEVILLE, F., & GODARD, X. (2008). *La prise en compte de la mobilité urbaine dans les politiques urbaine*. Edinburg.
- DIAZ OLVERA, L., GUEZERE, A., PLAT, D., & POCHEP, P. (2012). conférence CODATU XV. *choosing or bearing intermodality in sub saharian cities*, (p. 18). Addis-Abeba.
- DIAZ OLVERA, L., GUEZERE, A., PLAT, D., & POCHEP, P. (2012). *conférence CODATU XV, choosing or bearing intermodality in sub-saharian african cities*. CODATU, CODATU, Addis-Abeba.
- DIAZ OLVERA, L., PLAT, D., & POCHEP, P. (2002). Marche à pied et pauvreté en Afrique Subsaharienne. Dans X. GODARD, & I. (. FATONZOU, *CODATU X* (pp. 177-183). Lomé, TOGO.
- DIAZ, L. O., PLAT, D., & POCHEP, P. (2002). Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey. Dans Y. BUSSIERE, j.-L. (. MADRE, & L'Harmattan (Éd.), *Démographies et transport : villes du Nord et villes du Sud*, (pp. 147-175).
- DIAZ, L. O., PLAT, D., & POCHEP, P. (2010). Pauvreté et mobilité quotidienne et accès aux ressources dans les villes subsahariennes. Dans B. Masquelier, T. EGGERICKX, & P. U. Louvain (Éd.), *Dynamiques de oauvretés et vulnérabilité en démographie et en sceinces sociales* (pp. 281-302). Chaire quételet.
- DIAZ, L., PLAT, D., & POCHEP, P. (2005). marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'ouest. Le cas de Dakar. Dans M.-A. BUISSON, & D. MIGNOT, *concentration économique et ségrégation spatiale* (pp. 246-261). Bruxelles: De Boeck Université.
- DIAZ, L., PLAT, D., SAHABANA, M., & POCHEP, P. (2012, décembre 31). *entre contraintes et innovation : évolutions de la mobilité quotidienne sans les villes d'Afrique subsaharienne*. (U. d. Lille, Éd.) Consulté le mai 5, 2015, sur espaces populations sociétés: www.eps.revues.org
- DIAZ, O. L., & POCHEP, P. D. (2008). Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique subsaharienne. Dans F. R. CLOCARD, *Automobilités et altermodalités. Quels changements*, (pp. 199-211). L'Harmattan.
- DIAZ, O., POCHEP, P., & SAHABANA, M. (2009). la double vie de la moto au Sud du Sahara. Usages privés, offre publique,. Dans G. FUMEY, P. VARLET, & P. ZEMBRI, *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports* (pp. 117-126). Paris, France: Ellipses.
- DINYE, R. (2013, 10 29). the significances and issues of motorcycle transport in the urban areas in northern Ghana. *Scientif journal of review*, pp. 256-272.
- Direction de la protection, c. (2004). *rapport sur l'état de la protection civile au cameroun manifeste pur la sécurité*. Ministère de l'administration Territoriale, Direction de la protection civile, Yaoundé.
- DJIOKENG, A. (2014). *mémoire de Master II de Géographie, motos-chinoises au Cameroun, mutations du transport urbain par moto-taxi et gestion urbaine à Bafoussam*. Université de Dschang, Dschang.

- DJIPMO, N. G. (2008). *mémoire de Master économie des transports et logistiques des échanges, les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun: le cas des motos-taxis à Yaoundé*. Université de Yaoundé.
- DJOUDA, B. (2015). Les jeunes benskineurs au Cameroun : entre stratégies de survie et violences de l'état. *Autrepart*, pp. 97-115.
- DOMINGUEZ-TORRES, C., & FOSTER, V. (2011). *Infrastructure du Cameroun: une perspective continentale*. Africa Infrastructure Country Diagnostic. Washington: Banque mondiale.
- DORMEIER FREIRE, A. (2006). *Les motos-contre Ho Chi Minh ? Ou les symboles d'une transformation sociétale au Viêt-Nam*. Institut Universitaire d'Etudes du Développement (IUED).
- DOULET, J.-F. (2006). Comment, en Chine, la mobilité change les villes. Dans Y. CHALAS, & F. PAULHIAC, *La mobilité qui fait la ville actes des 3e rencontres internationales en Urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble* (pp. 168-175). Grenobles, France: Certu.
- DOUMA, D. (2003). transport public et productivité cas de la ville de Douala au Cameroun. Cameroun.
- EDOU, é. (2014). *mise en oeuvre de la décentralisation au Cameroun : problèmes, défis et stratégies*. exposé, MINATD, MINATD, Yaoundé.
- ETONGUE, M. R., & SOUMAHORO, M. (2010). espaces urbains tropicaux africains et leur appropriation dans la construction de la ville tropicale : enjeux de deux systèmes d'organisation, le formel et l'informel dans l'utilisation de l'espace. *Revue canadienne des sciences régionales*, 33, pp. 145-156.
- ETONGUE, R. M., & SOUMAHORO, M. (2010). espaces urbains africains et leur appropriation dans la construction de la ville tropicale : enjeux de deux systèmes d'organisation le formel et l'informel dans l'utilisation de l'espacesx système. *canadian journal of regional science*, pp. 145-156.
- FADOUE, A., TCHIADEU, G., & MBAHA, J. (2007). *Douala : une ville d'occupation et d'immigration*. Université de Douala, département de géographie, Douala.
- FLEURY, D., GODILLON, S., & MILLOT, M. (2011). *projets urbains de cohérence fonctions / réseaux*. IFSTTAR, PREDIT groupe opérationnel N°2 : Qualité des systèmes de transport. Marseille: IFSTTAR.
- FOL, S. (2013). mobilité et pauvreté. Dans G. BRUN, *ville et mobilité* (pp. 129-142). Paris, France: economica.
- FOUCHARD, L. (2006). les rues de Lagos : espaces disputés/ espaces partagés. *Flux N°66/67*, pp. 62-72.
- GENRE-GRANDPIERRE, C. (2013). la structure morpho-fonctionnelle des réseaux routiers : un levier d'action majeur pour une mobilité durable. Dans G. BRUN, *villes et mobilité nouveaux regards* (pp. 209-223). Paris, France: economica.
- GIBERT, M. (2014). *thèse de géographie, les ruelles de Ho Chi Minh Ville, Viêt Nam trame viair et recomposition des espaces publics*. Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UMR 8586 PRODIG. Paris: Univ de Paris 1.
- GODARD, X. (2009). Variétés des systèmes de mobilité urbaines face au enjeux de développement et environnement. Dans X. Godard, *Colloques international Environnement et transports dans des contextes différents* (pp. 131-142). Ghardaïa: ENP.
- GOUELLAIN, R. (1973). Douala: formation et développement de la ville pendant la colonisation. *Cahiers d'études africaines N°51, 13*, pp. 442-468.

- GOURDON, J.-L. (2000). La rue, paradigme de l'espace urbain ? Dans C. PRELORENZO, *infrastructures villes et territoires* (pp. 149-153). Paris, France: L'harmattan.
- GRIP. (2014, octobre 7). Stratégie d'émergence des états d'Afrique centrale et équatoriale : fondements et caractéristiques. *observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitique et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée*, 12, 6-7.
- GUIVE KHAN, M. (2015, octobre). t'as une moto, t'as un boulot . *CAIRN*.
- HAMELIN, F., & SPENLEHAUER, V. (2006). Polices de la route et polices sur la route. *Les Cahiers de la sécurité*, p. 335.
- HAPPI, D. (2010, juin 10). *fermeté du préfet, insouciance des motos-taximen*. Consulté le Décembre 25, 2015, sur L'Effort Camerounais: leffortcamerounais.info
- HARRE, D., & GAZEL, H. (2010). *l'urbanisation en Afrique centrale et orientale fiche pays république du Cameroun*. Agence française de développement, Egeopolis, Bafoussam.
- HATCHEU, E., & NZOMO, j. (2006). *de l'informel au formel : le défi de la bancarisation des tontines en Afrique*. Université de Dschang, JCAD, Dschang.
- HATCHEU, T. E. (2003). *l'approvisionnement et la distribution alimentaires à Douala : logiques sociales et pratiques spatiales des acteurs*. thèse de doctorat, Université de Paris 1 Panthéon Sorbonne, Institut d'études et de développement économiques et social (IEDES), Paris.
- HEAM, A.-S., & DEJEAMMES, M. (2000). *insécurité routière des piétons âgés à travers le système mobilité - urbanisme - réseau* . CERTU, département sécurité, voirie, espace public. Lyon: CERTU.
- HENRY, A. (2013, février 8). Conférence des idées pour le développement : les relations Chine-Afrique impact pour le continent Africain et perspectives. 27. Paris, France.
- HOWE, J. (2002). Boda Boda - Ugandas rural and urban low capacity transport services. Kampala, UGANDA.
- Intenational, C. (2013). *togo les motos-taxis empestent l'alcool*. Consulté le 2015, sur courrier intenational: courrierinternational.com
- KAFFO, C., KAMDEM, P., & TATSABONG, B. (2015). le transport par moto entre satisfaction des besoins des "cadets sociaux" et insécurité urbaine au Cameroun quelles conjugaisons ? Dans K. Pierre, & K. Martin, *l'insécurité au Cameroun" mythes ou réalité* (pp. 31-50). Yaoundé, Cameroun: IRESMA.
- KAFFO, C., KAMDEN, P., & TATSABONG, B. D. (2006). *l'intégration des "motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat: une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne*. INC, Université de Dschang, Université de Paris XIII, Yaoundé.
- KAMDEM, P., & KUETE, M. (2015). *l'insécurité au Cameroun mythes ou réalités*. Yaoundé: IRESMA.
- KANTE, S. (2002). *le secteur de l'informel en Afrique subsaharienne francophone : vers la promotion d'un travail décent*. Bureau international du travail, Genève.
- KANTÈ, S. (2002). *le secteur informel en Afrique subsaharienne francophone : vers la promotion d'un travail décent*. (OIT, Éd.) Genève, Suisse: Bureau international du travail.
- KASSI, i. (2007). Thèse, Université de Bordeaux III. *Régulation des transports populaire et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*. Bordeaux III, France.
- KERMEN, A., & VULLIET, B. (2008, Mai). les petits commerçants et les entrepreneurs chinois au Mali et au sénégal. *Société politiques comaprées, revues européenne d'analyse des sociétés politiques N°5*, p. 37.

- KIDWAND, j.-p. (2014). satisfaction des motos-taxis de Douala. *thèse de médecine*. Douala, Cameroun: Faculté de médecine de Douala.
- KIDWANG, J.-P. (2014). *thèse satisfaction des motos-taxis à Douala*. Université de Douala Faculté des médecines et des sciences biomédicales, Douala.
- KUMAR, A. (2011). *comprendre l'importanc croissante de la motocyclette dans les villes africaines une perspective d'économie ploitique*. Programme de politiques de transport pour l'Afriquesubsaharienne, SSATP. SSATP.
- LAFARGUE, j. (1997). la rue africaine en mouvement : politique et action collective. *Politique et action collective*, pp. 24-38.
- LECORDIER-FERLAY, M. (2012, septembre 12). les freins à la diffusion des innovations : les cas des paneaux photovoltaïques en Franse. *Thèse de doctorat, Université de Grenoble*.
- LEVY, j.-c., GABORIT, M., & ROTTELEUR, S. (2008). *Chine, Afrique, Union-Européenne diplomatie de proximité : une porte étroite pour la coopération décentralisée franco-africaine*. Ministère des affaires étrangères et européennes.
- LOMBARD, j., & NINOT, O. (2012, avri / juin). Des mobilités aux transports. regards croisés en Afrique de l'Ouest. *EchoGéo*.
- LOPEZ, F., & ROUSSEL, J.-M. (2010). *fiche thématique N° 31 encombrement des trottoirs*. CERTU, CERTU. CERTU.
- LOUMPET-GALITZINE, A. (2011, Avril-Mai). quand la Chine s'installe ? *Scineces au Sud N°59*.
- MARCHAIS, G. (2009). Règles publiques, règles privées : les taxis-motos au Bénin. *L'Économie politique 2009/1 N°41*, pp. 59-68.
- MASSOT, M.-H. (2010). *mobilité et modes de vie métropolitains: les intelligences du quotidien*. Paris, France: oeil d'or .
- MAURICE, v. (1984). Urbanisation et développement au Cameroun. *Tiers-Monde N°98, 25*, pp. 427-436.
- MBEMBE, A. (1988). *Afriques indociles christianisme, pouvoir et Etat en société poctcoloniale*. Paris: Karthala.
- MBODIAM, B. (2015, avril). Comment la chine construit le Cameroun. *Ivestir au Cameroun N°36, 8-13*.
- MIGNOT, C. (2001). *mobilité urbaine et déplacements non motorisés*. Paris: la documentaion française.
- MIRABEL, F., & REYMOND, M. (2013). *Economie des transports urbains*. Paris: La découverte.
- NDOCK NDOCK, G. (2013). *métropolisation de Yaoundé et développement des villes satellites : cas de Soa*. Thèse Université de Yaoundé 2 , Yaoundé.
- NDOUYOU-MOULIOM, J. (2013, Août 19). les précisions du MINCOMERCE sur l'importation de motos. *Cameroon-Tribune*.
- NGABMEN, H. (2002). *libéralisation de l'exploitation des transports collectifs urbains à Douala mise en oeuvre du'ne nouvelle approche*. Institut des transports et stratégie de développement ISTD, Douala.
- NGAMO, M. (2012, juin 12). *la guerre aux motos-taxis*. Consulté le Novembre 25, 2015, sur Douala Today: www.mathiasngamo.over-blog.com
- NGOTHY, W. A. (2010). *mémoire de D.E.A., énonomie des transports, enjeux et défis de la moto-taxi à Douala*. Université de Douala, Douala.

- NGUI, N. A. (2004). *72ième congrès de l'ACFAS le développement de l'habitat spontané à Bafoussam, ville de l'Ouest Cameroun*. Université de Montréal, département de géographie. Montréal: Université de Montréal.
- NJIKEN, G., LONTCHI, M. R., & MWAFFO, v. (2005). *Carctéristiques et déterminants de l'emploi des jeunes au Cameroun*. Unité Politiques de l'emploi, département de la stratégie en matière d'emploi, Yaoundé.
- NKEDE, L. (2010). *mémoire de géographie, the role of motorcycle in Tombel*.
- NKOULOU, j., ESSOMBA, H., & KABEYENE, A. (2011). *etude de capitalisation sur deux programmes en direction de la jeunesse mis en oeuvre par le pouvoirs publics cmaerounais : le PAJER-U et le PIAASI*. YSYJEDEC, Yaoundé.
- NZETE, E. (2012, Mai 02). Allocution à l'occasion de la double cérémonie de remise de permis de conduire et de mariage collectif des transporteurs urbains par moto. bafoussam, Ouest, Cameroun.
- OKOLE, S. O. (2015, MArS/ Avril). Garçon de course ça marche de plus en plus de moto proposent ces services au particuliers. (SOPECAM, Éd.) *Alter Eco N°105*, 10.
- PAQUOT, T. (2006). Eloge de la rue ou qaund l'art urbain soigne les dehors... *Flux N°66-67*, pp. 127-133.
- PATTE, L. (2014). *une typologie routière réformée et élargie*. CEREMA, Ditection territoriale Méditerranée. CEREMA.
- PLASSARD, F. (2003). *transport et territoire*. Paris: Predit.
- PORNA-IDRISS, T. (2015). *mise en oeuvre d'un mode de transoprt urbain performant et durable autour de la moto-taxi à Bouaké*. Istambul: CODATU XV.
- POUGALA, j.-p. (2014, septembre 1). voici pourquoi la France ne peut pas gagner une confrontation militaire directe avec le Cameroun. *leçon de géostratégie N°70*.
- PRANLAS-DESCOURS, J.-P. (2000). infrastructure, territoire et parcellaire. la création du centre ville de Saint-Jacques-de-la-Lande. Dans C. PRELORENZO, *infrastructures villes et territoires* (pp. 109-112). Paris, France: l'Harmattan.
- RAVALET, E. (2007). mobilité quotidienne et attractivité relative des territoires urbains à Niamey (NIGER° et Puebla (Mexique). *développement local, compétitivité et attractivité des territoires*, (p. 13). SFAX.
- ROBINEAU, O. (2013). *vivre de l'agriculture dans la ville africaine une géographie des arrangements entre acteurs à Bobo-Dioulasso*. Thèse de doctorat Université de Paul Valéry-Montpellier III, Montpellier .
- ROCCI, A. (2009). *Changer les omportements de mobilité , exploration d'outils de management de la mobilité les programmes d'incitation au changement de comportements volontaires (VTBC)*. INRETS Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, service de l'administration générale et de la stratégie. BRON: INRETS.
- ROLLASON, W. (2012). *Youth developement success amongst motorcycle taxi drivers in Kigali*. Brunel University London, London.
- ROLLASON, W. (2013). performance porverty and urban developement ; kigali's motari and the spectale city. *afrika focus N°2*, 26, pp. 9-29.
- ROUXEL, F., & BRUNET, G. (2002). *les prériurbain ou les mutations de la ville périphérique*. Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, Paris.
- SAHABANA, M. (2003). Le joola, Ndiaga NDiaye, cars rapides...: les victimes des transports en commun, l'affaires de tous ? *Transports, Editions techniques et économiques*, pp. 117-180.

- SOUOP, K. (2014, avril 9). *C'est moi qui ai eu l'idée de prêter des motos à des jeunes Mbouda*. Consulté le janvier 21, 2016, sur villesetcommunes.info: <http://www.villesetcommunes.info>
- SSTAP. (2004). *pauvreté et mobilité urbaine à Douala rapport final*. Douala: BANQUE MONDIALE, region Afrique.
- STECK, J.-F. (2006). la rue africaine, territoire de l'informel ? *Flux N°66-67*, pp. 73-86.
- SUBRA, P. (2014). *Géopolitique de l'Aménagement du territoire*. Armand colin.
- TALAGRAND, M., & BAYLE, C. (2013). *Douala "ville assemblée"*. les ateliers internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine, CUD, Doula.
- TEFE TAGNE, R. (2015). *la socio-anthropologie économique des marchés alternatifs urbains : encastrement des logiques marchnades* . Université de Douala, Laboratoire de sociologie et de gestion de ressources humaines, Douala.
- THUAN DO, H., SANZA, C., & DUTHEN, Y. (2004). *rapport de stage simulation comportementale de la circulation à motos dans les grandes villes vietamiennes*. Université de Toulouse III Paul Sabatier , LABORATOIRE IRIT.
- TOUKAM, D. (2008). *parlons bamiléké langue et culture de Bafoussam*. paris, France: l'harmatan.
- TOUSSAINT, J.-Y. (2003). *Habilitation à diriger des recherches, projets et usages urbains* . Institut des Sciences Appliquées de Lyon (INSA), département génie civil urbanisme. Lyon: Universté de Lumière Lyon 2.
- TRANI, C., BOENBER, j., PEETERS, j.-m., & POUTANEN, O. P. (1995). *politiques de stationnements*. PIARC, PIARC. PIARC.
- TREVE, H., MILLOT, M., COUTY, J., & DEBOUDT, B. (2011). *évaluer les impacts d'un aménagement urbain sur la sécurité des déplacements guide méthodologique*. Lyon, France: édition du CERTU.
- URBAPLAN. (2009). *stratégie de développement de Douala et de son aire métropolitaine : rapport final*. Cities Alliances Project Output, Douala.
- WASSI, L. (2014). *les motos-taxis en mode surcharge*. Consulté le Novembre 2015, sur Blog Lucie Wassie: www.luciewassie.over-blog.com

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Tables des caricatures

Caricature 1 : Cette représentation humoristique mais réaliste traduit le difficile accès de la majorité des citoyens à une route bitumée © Gbeze.com	104
---	-----

Tables des coupures de journaux

Coupage de journal 1 : Dossier du quotidien <i>Cameroon tribune</i> consacré aux transports urbains © CT 2015..18	
Coupage de journal 2 : La crise du permis relayée par la presse © CT 2015	32
Coupage de journal 3 : Entre février et juin 2015, la crise du permis a longuement été traité dans la presse © <i>Cameroon tribune</i> 25 Mai 2015.....	117
Coupage de journal 4 : Les investissements chinois au Cameroun font la une de nombreux magazines économiques © IC N°35	127

Tables des cartes

Carte 1 : Localisation des groupes motos de Douala	28
Carte 2 : Organisation administrative du Cameroun © atlas national du Cameroun.....	37
Carte 3 : Évolution spatiale de Douala 1916-2015	51
Carte 4 : Conurbation de Bafoussam © e-Geopolis 2009	53
Carte 5 : Organisation morphologique de Bafoussam © Kalieu 2016	55
Carte 6 : Localisation des quartiers lotis par les Français © Kalieu 2016.....	55
Carte 7 : Évolution du périmètre urbain de Bafoussam © Kalieu 2016.....	59
Carte 8 : Année d'apparition des <i>zémijan</i> au Bénin et processus de diffusion 1976-1990 © Agossou66	
Carte 9: Foyer de diffusion de la moto au Cameroun	88
Carte 10 : Schéma simplifié du réseau SOCATUR.....	94
Carte 11 : Typologie de l'occupation spatiale à Douala © Kalieu 2015	105
Carte 12: Typologie de l'occupation spatiale à Bafoussam © Kalieu 2015	107
Carte 13 : Répartition du niveau de desserte à Douala © CUD 2008	110
Carte 14: Localisation des groupes enquêtés à Douala © Kalieu 2015.....	121
Carte 15 : Répartition du taux de motorisation à Douala © CUD Arlette Ngothy	137
Carte 16 : Camps de motos-taxis de Douala	143
Carte 17 : Principaux quartiers de résidence des <i>motos-taximen</i> de Douala © Kalieu 2015	184
Carte 18 : Marchés de Douala et flux des motos-grumiers.....	197
Carte 19 : Zones d'action des motos périphériques de Douala	202
Carte 20 : Mode opératoire et desserte des motos-brousses à Bafoussam	205
Carte 21: Répartition spatiale des services motos à Bafoussam.....	205
Carte 22 : Localisation des services motos à Douala.....	206
Carte 23 : Récapitulatif des modes opératoires des <i>motos-taximen</i>	207
Carte 24 : Géographie spatio-temporelle des motos-taxis à Bafoussam.....	211
Carte 25 : Géographie spatio-temporelle des motos-taxis à Douala	211
Carte 26 : Localisation des zones d'activité des motos-taxis à Bafoussam	214
Carte 27 : Perception de la pollution à Douala.....	224
Carte 28 : Les carrefours pollués de Douala.....	225

Carte 29 : Localisation des voies centro-commerciales de Douala	247
Carte 30 : Quartiers et voies péri-centrales de Douala	249
Carte 31 : Les camps motos enquêtés à Douala.....	267
Carte 32: Typologie des camps fonction de la pratique de la cotisation	268
Carte 33 : Zone accidentogènes de Douala, auteur : CUD 2011	290
Carte 34 : Voies interdites à la circulation des motos-taxis à Douala	318
Carte 35: Réseaux de bus projeté.....	333
Carte 36 : Densité et répartition de la population au Cameroun © Atlas national du Cameroun	370
Carte 37: Niveau de développement urbain au Cameroun © Atlas national du Cameroun	371
Carte 38 : Diversité ethnique et linguistique du Cameroun © atlas national du Cameroun	372
Carte 39 : Projets structurants © atlas national du Cameroun.....	373

Tables des figures

Figure 1 : Schéma de relocalisation des cantons Duala © R Gouellain, cité par Mainet	48
Figure 2 : Évolution administrative de Bafoussam de 1925 à 2008 © Kalieu 2016	57
Figure 3 : Localisation centrale de Bafoussam dans la région Bamiléké © Kalieu 2016.....	58
Figure 4: Flux de diffusion de la moto en Afrique centrale et années d'apparition de la moto en Afrique.....	68
Figure 5: Comparaison de la répartition des voyages effectués en transport collectif dans différentes villes du Sud © transport collectif artisanal une composante essentielle du système dual, CODATU 2015.....	69
Figure 6 : Répartition du niveau de satisfaction selon la condition de travail © Kidwang 2014	84
Figure 7 : Propagande chinoise des années 1970, au vu de sa puissance la Chine attire l'Afrique par son modèle de réussite © Le commerce et les investissements chinois et les forêts du bassin du Congo, CIFOR 2013	125
Figure 8 : Une moto Suzuki des années 1970/80 très répandue au Cameroun dans les années 80 © sukuzi.com	128
Figure 9 : Listes des syndicats de Douala et de Bafoussam.....	140
Figure 10: Les différentes facettes de la moto-taxi au Cameroun, les camps veulent tourner cette sombre page qui entache leur métier © Kalieu 2015.....	150
Figure 11 : Évolutions de l'équipement en moto de 1990 à 2015 © Kalieu 2015	163
Figure 12 : Évolution de la desserte en fonction de l'expertise © Kalieu 2015	177
Figure 13 : Les métiers de la moto	187
Figure 14 : Les métiers de la moto suite	188
Figure 15: Schéma type d'une moto-ligne à Bafoussam © Kalieu 2015	195
Figure 16 : L'intérêt des politiques pour les motos-taxis est désormais continental © rfi.com et mondeafrique.com ...	230
Figure 17 : Chapelet d'entrée à Bonabéri.....	251
Figure 18: Axe inter-urbain de Bafoussam structurant son maillage territorial	253
Figure 19 : Les pôles d'activité de Bafoussam, sur le boulevard du renouveau	255
Figure 20 : Mode d'occupation de l'îlot commercial de Bafoussam	255
Figure 21 : Stationnement en ligne ou linéaire.....	262
Figure 22 : Stationnement en courbe.....	262
Figure 23 : Stationnement en intersection.	263
Figure 24 : Stationnement multiple.	263
Figure 25 : Stationnement en tâche.....	264
Figure 26 : Le stationnement en chapelet.....	264
Figure 27 : Organisation et services d'un camp moto.....	266

Figure 28: Mode d'occupation du camp yabassi	269
Figure 29 : Circuit du camp « marché Ndgopassi »	270
Figure 30: Organisation du carrefour ancien dalip.....	273
Figure 31 : Organisation et occupation du carrefour tonnerre Bépanda.....	274
Figure 32 : Conquête par des <i>motos-taximen</i> d'une zone résidentielle très enclavée.....	289
Figure 33 : Schéma de déplacement des motos à l'intersection	292
Figure 34 : Système de traversées pédestres.....	292
Figure 35: Circuit « imposé » aux piétons par les encombrants	294
Figure 36 : Architecture du pouvoir à l'Ouest et au Littoral.....	309
Figure 37 : Les stationnements interdits de Bafoussam	313
Figure 38 : Couverture du guide du <i>moto-taximan</i> © Wondje 2011.....	315
Figure 39 : Extrait du guide du conducteur de moto-taxi. On remarque la présence des panneaux de signalisation quasi inexistant dans le paysage routier camerounais © Wondje 2011	315
Figure 40 : Localisation des quartiers interdits à la circulation de la moto-taxi à Douala	317
Figure 41 : Le Rwanda pays des grands lacs.....	331
Figure 42 : Franchissement dangereux de terre-plein à Deïdo.....	334
Figure 43: Installation des bordures anti-stationnement	335
Figure 44 : Délaissés urbains à Douala © Kalieu 2015	336
Figure 45 : Réaménagement des délaissés	337
Figure 46 : Schéma d'occupation d'un carrefour à Bafoussam.....	340
Figure 47 : Schéma d'aménagement d'un carrefour à Bafoussam	340
Figure 48 : Coupe projet anti-franchissement d'un terre-plein	342
Figure 49: Exemple de campagne d'information et de sensibilisation ciblée pour une meilleure cohabitation des cyclistes et des camions © FUB.....	352

Tables des photos

Photo 1 : Douala (vu du ciel) au pied du Mont Cameroun © Google map 2016.....	45
Photo 2 : Le port de Douala pendant l'occupation allemande © flirk.com	47
Photo 3 : Une rue de Douala vraisemblablement vers 1960 pendant le défilé commémorant les indépendances. Au premier plan on remarque le logo de la multinationale mobil devenu Oilibya © flirk.com	49
Photo 4 : Stand de dégustation de café à Bafoussam © Kalieu 2015.....	53
Photo 5 : Vestige de la période coloniale, un bâtiment de la colline administrative © Kalieu 2015....	54
Photo 6 : Un bus de la SOCATUR dont l'état de vétusté est flagrant © Kalieu 2015.....	75
Photo 7 : Les nouveaux bus de SOCATUR avec une capacité d'accueil réduite et un meilleur confort © Kalieu 2015	78
Photo 8 : Pousseurs à Douala, cette activité est en voie de disparition, le pousse-pousse est désormais réservé au transport d'encombrants. © Kalieu 2015.....	82
Photo 9 : Travaux de réhabilitation de la voirie à Douala © Kalieu 2015	85
Photo 10 : Tête de ligne de taxi à Douala © Kalieu 2015.....	89
Photo 11 : Des nouveaux bus de la SOCATUR © Kalieu 2015.....	93
Photo 12 : Flyer promotionnel de la marque Sanili et point de vente de moto COCIMECAM à Bafoussam sur la plaque on peut lire « arrivage COCIMECAM GLOD STAR 150 » © Kalieu 2015.....	129
Photo 13 : Moto de livraison de pain non indentifiable à Douala, moto de course SOLEX ; moto de livraison Tandy © Kalieu 2015 et Tanty.com	138

Photo 14 : Moto publicitaire et moto de service pour une équipe itinérante de vaccination au Nigeria © flickr.com	139
Photo 15 : Les motos-taxis associés à la dénonciation des accords de partenariats injustes au Bénin © flickr.com	144
Photo 16: La contribution des motos-taxis relayée dans la presse internationale © camerpost.com et rfi.com.....	145
Photo 17 : Une femme à moto à Douala, c'est exceptionnel ; à Ibadan, c'est une scène ordinaire © flickr.com	158
Photo 18 : Stationnement de pousse-pousse à Bafoussam © Kalieu 2015.....	160
Photo 19 : Une moto personnelle et une moto perso-utilitaire © Kalieu 2015 et flickr.com.....	165
Photo 20 : Affiche de promotion de l'équipement type du <i>moto-taximan</i> © Kalieu 2015	166
Photo 21 : Un <i>moto-taximan</i> sous équipé et un collègue bien pourvu à Bafoussam © Kalieu 2015.	168
Photo 22: Un <i>moto-taximan</i> « neutre » et un <i>moto-taximan</i> arborant une chasuble dans la circulation à Douala © Kalieu, 2015.....	168
Photo 23 : Une route de quartier à Douala © flickr.com.....	175
Photo 24 : Coup de frein brusque d'un <i>moto-taximan</i> à Bafoussam, cette scène banale traduit la dangerosité de la marche en milieu urbain © Kalieu 2015.....	185
Photo 25 : Un gommier à l'œuvre, des réalisations à base de pneus recyclés et une moto "plastifiée" © Kalieu 2015 ..	189
Photo 26 : Affiche promotionnelle d'une banque à l'attention des futurs acheteurs de motos © Kalieu 2015	190
Photo 27 : Agents communaux en faction à Douala © Kalieu 2015	192
Photo 28 : Carrefour Ecole publique ; point stratégique pour les motos-transit et un point d'embarquement vers le quartier à Village © Kalieu 2015 et 2013	195
Photo 29 : Chargement d'une moto-grumier à Douala et tête de ligne des motos-grumiers au marché Sandaga © Kalieu 2015	197
Photo 30 : Une moto-scolaire à Douala © Kalieu 2015	198
Photo 31 : Des motos-carrefours à Bafoussam © Kalieu 2015.....	202
Photo 32: Une moto-brousse renforcée © Kalieu 2015	204
Photo 33 : Incivisme à Douala : moto-taxi à contre sens de la circulation et sur un terre-plein pour éviter les bouchons © Kalieu 2015	210
Photo 34 : Banalisation de la surcharge, de la caricature à la réalité il y a qu'un pas © <i>Cameroon tribune</i> et flickr.com.....	212
Photo 35 : stationnement moto péri-urbaine à Bafoussam © Kalieu 2015	214
Photo 36 : Moto-taxi à guidon tordu. Notons la déformation par rapport à un guidon original © Kalieu 2015.....	218
Photo 37 : Campagne de sensibilisation contre l'utilisation du portable au volant, à Douala, et voiture de prévention et de sécurité routière à la délégation des Transports de Bafoussam © Kalieu 2015	220
Photo 38 : Bernard Njonga, président du CRAC, en campagne auprès des motos-taxis © B. Njonga 2015 ...	229
Photo 39 : Au siège du GRASMOTA affiche en hommage à Françoise Foning © Kalieu 2015.....	231
Photo 40 : Marque de reconnaissance des membres d'ATUM à Nkenfack © Kalieu 2015	232
Photo 41: Exemples d'appropriation à Bafoussam © Kalieu 2015	241
Photo 42 : Travaux d'aménagement de l'entrée Ouest et Est de Douala © ministère des travaux publics du Cameroun 2015.....	245
Photo 43: Deux rues centro-commerciales à Douala © flickr.com	247
Photo 44: Une voie péri-centrale à Douala © Kalieu 2013	249
Photo 45 : Ruelle de proximité à Bépanda © Kalieu 2013	251
Photo 46: Vue de la N4 à Bafoussam © Kalieu 2015	253
Photo 47: Des <i>tacleurs</i> au marché A de Bafoussam © Kalieu 2015.....	255
Photo 48 : Vue aérienne Bafoussam. Un réseau fortement maillé mais, des voies impraticables © ministère des travaux publics du Cameroun et Kalieu 2015.....	256

Photo 49 : La diversité des usages et usagers de la « route » à Douala © flirk.com 2015	257
Photo 50 : Acteurs de l'économie populaire et de proximité © Kalieu 2013 et 2015	260
Photo 51 : Un kiosque de jeu de hasard à proximité d'un camp moto à Douala et un stationnement en courbe à Bafoussam © Kalieu 2015	265
Photo 52: Le groupe moto de l'ancien Dalip © Kalieu 2015	271
Photo 53 : Stationnement ancien Dalip et ancien Dalip kontchap © Kalieu 2015	273
Photo 54 : <i>Motos-taximen</i> assistant à un entraînement au stade omnisport de Bépanda © Kalieu 2015	277
Photo 55 : La rue comme lieu de repos à Akwa et attroupement de <i>motos-taximen</i> devant un kiosque © Kalieu 2015	277
Photo 56 : Camps motos ombragés à Bonamoussadi © Kalieu 2015	278
Photo 57 : Délaissés urbains non conquis à Douala © Kalieu 2015	279
Photo 58 : Occupation d'une zone morte à Bafoussam par les <i>motos-taximen</i> © Kalieu 2015	280
Photo 59 : Réunion de <i>motos-taximen</i> derrière une station-service © Kalieu 2015	281
Photo 60 : Feu rouge Bessengué stationnement gênant des <i>motos-taximen</i> sous le regard des pompistes © Kalieu 2015	282
Photo 61 : Des opérateurs motos du marché central de Douala © Kalieu 2015	283
Photo 62 : <i>Motos-taximen</i> devant l'Université de Douala © Kalieu 2013	284
Photo 63: Une route encombrée à Bafoussam le trottoir est occupé sur toute sa largeur © Kalieu 2015	295
Photo 64 : Trottoir encombré de part et d'autre, le piéton ne dispose que d'une étroite bande pour circuler © Kalieu 2015	295
Photo 65 : Voie sans encombrement à Bafoussam, ne disposant pas de trottoir, ce qui représente un danger pour les piétons © Kalieu 2015	295
Photo 66 : Des stationnements interdits investis par les motos-taximen à Bafoussam ; au quotidien c'est un éternel jeu du chat et de la souris pour les faire déguerpir comme sur la photo de droite © Kalieu 2015	312
Photo 67 : Extrait du registre des saisies de Bafoussam © Kalieu 2015	319
Photo 68 : Affiche promotionnelle du GRASMOTA et résultat d'une session de formation au permis de conduire © Kalieu 2015	325
Photo 69 : Centre de formation du GRASMOTA dans la gendarmerie de Mboppi © Kalieu 2015	325
Photo 70 : Ananeraie du GRASMOTA sis à la vallée de la Besséké à Bonanjo © Kalieu 2015	325
Photo 71 : Carte de <i>moto-taximen</i> , liste des pièces exigées par le CFEO, résultat de l'examen au permis de conduire, et fiche d'inscription © Kalieu 2015	328
Photo 72 : Invitation du CFEO © Kalieu 2015	328
Photo 73 : Des motari ou boda-boda à Kigali. On note le port du casque et de la chasuble réglementaire, ainsi que l'immatriculation des engins © flirck.com	331
Photo 74 : Après la circulation sur terre-plein c'est la conduite en sens interdit © Kalieu 2015	341
Photo 75 : Une moto-école à Bafoussam © Kalieu 2015	344

Tables des tableaux

Tableau 1 : Évolution de la distribution des salariés du secteur moderne par type 1989/90 -1997/98 source : cahiers de la stratégie de l'emploi au Cameroun 2005	79
Tableau 2 : Les principales contraintes rencontrées au travail	100
Tableau 3 : Distribution selon les risques professionnels chez les <i>motos-taximen</i> de Douala © Kidwang 2014	102
Tableau 4 : Synthèse de la nature du conducteur	179
Tableau 5 : Synthèse des contrats d'exploitation	179

Tableau 6 : Charges et recettes d'un propriétaire moto qui travaille 26 jours par mois, soit 312 jours par an © Ngothy. A CUD.....	181
Tableau 7 : Retour sur investissement fonction de la réglementation.....	181
Tableau 8 : Niveau de scolarisation des <i>motos-taximen</i>	221
Tableau 9 : Récapitulatif des documents relatifs à l'exercice de la profession de moto-taxi avant l'allègement, selon Arlette Wondje, 2010.....	316
Tableau 10: Tableau synthétique de quelques actions de régulation de l'activité moto au Cameroun	320

TABLES DES MATIERES

RESUME	4
REMERCIEMENTS	9
INTRODUCTION GENERALE	13
1 De la géographie à l'urbanisme : aux origines d'une passion	16
2 Une interrogation sur les mobilités	17
3 De la mobilité à la sécurité routière	18
4 Vers une définition du système des transports urbains en Afrique	19
5 La moto-taxi : une problématique de recherche pertinente ?	22
6 Méthodologie : une thèse, deux villes ; marcher, observer, cartographier, interroger .	24
6.1 Bafoussam : appréhender un nouveau territoire	24
6.2 Conduire des enquêtes auprès des motos-taxis : de l'individu au groupe.....	26
6.3 Les entretiens de groupes.....	27
6.4 Des usagers unanimes	29
6.5 Rencontre avec les acteurs : des propos divergents mais cohérents.....	29
6.6 Recherche bibliographique : la presse une mine d'or	31
6.7 L'inévitable dictaphone : l'affût du détail.....	32
6.8 Rendre visible : de l'utilité de la photographie.....	33
6.9 Observations tactiques : voir ce qui n'est pas montré	33
6.10 Les sites étudiés : de la vision technicienne à la vision humaniste.....	34
7 Organisation du document.....	35
7.1 Première partie : genèse et sédimentation de la moto-taxi.....	35
7.2 Deuxième partie : espaces et organisation des moto-taximen	36
7.3 Troisième partie : le piéton au centre de nos préoccupations.....	36
PARTIE I. DE L'ÉMERGENCE À LA SÉDIMENTATION DES MOTOS-TAXIS.....	39
CHAPITRE I. LA MOTO-TAXI UN PHENOMENE MADE IN AFRICA.....	41
SECTION I. De la ville coloniale à la ville contemporaine : aux sources de l'économie de proximité.....	43
1 Douala, de la terre des Duala à la Ville de Douala.....	44
1.1 Au pied du « Char des Dieux », le Cameroon-Town : les origines de la ville .	45
1.2 Occupation européenne et déguerpissement des Duala	46
1.3 Douala, le siège des firmes transnationales	48
1.4 Faire face à une démographie soutenue et à une expansion spatiale	50
2 Bafoussam, capitale agricole et terre des Bamiléké.....	52
2.1 La caféiculture et la fertilité du sol, facteurs du développement du pays Bamiléké.	52
2.2 Dynamique spatiale	54
2.3 Le tournant des guerres d'indépendance.....	56
2.4 Les mutations postérieures à l'indépendance	56
SECTION II. La fabrique de l'économie dite « informelle » ou la réappropriation de la ville par les Africains.....	60
1 L'économie populaire, expression du génie africain pour un mieux vivre.....	61
2 L'économie populaire : un début d'acceptation	62
3 L'économie « informelle » une composante du formel	63
SECTION III. Les origines béninoises de la moto-taxi africaine	65
1 La diffusion concentrée : 1976 -1990.....	65
2 La conquête de Cotonou et du Bénin	67

3	La conquête de l'Afrique.....	67
SECTION IV.	Le succès des motos-taxis au Cameroun : une combinaison de plusieurs facteurs	70
1	Célestin Tagou, pionnier de la moto-taxi à Douala	70
2	Les causes majeures de l'expansion	71
2.1	Les années de braise : socle de lancement du phénomène moto-taxi.....	71
2.2	Le déclin de la SOTUC : chronique d'une intermodalité inattendue	74
2.3	De la SOTUC à la SOCATUR chronologie d'une relance	75
2.4	Les licenciements massifs	79
2.5	L'exode rural ou la quête d'un lendemain meilleur.....	80
3	Les causes secondaires de l'apparition du bend-skin.....	82
3.1	La précarité et l'incertitude du salariat.....	82
3.2	Un réseau viaire impraticable	84
3.3	La « feymania » ou l'arnaque à la camerounaise	87
3.4	La porosité de la frontière Nigériane	87
SECTION V.	Offre de transport à Douala et Bafoussam	89
1	La fin d'un long règne : les taxis « jaunes », un mode en sursis.....	89
2	Les clandos : insaisissables pourtant bien présents	91
3	SOCATUR : faire face à une concurrence impitoyable ou comment redevenir le leader	92
SECTION VI.	Conclusion du chapitre I	95
	CHAPITRE II. DE LA « SEDIMENTATION » DES MOTOS-TAXIS DANS LES VILLES CAMEROUNAISES	97
SECTION I.	L'absence de contrainte patronale et professionnelle	100
SECTION II.	De l'étalement à l'enclavement urbain : La moto au service du désenclavement	103
1	Douala et Bafoussam : deux villes aux périphéries enclavées	103
2	Une rurbanisation périphérique à Bafoussam	106
3	Du désenclavement et de l'accessibilité : la moto indispensable moyen d'autonomie	108
SECTION III.	De la négation de la réglementation.....	111
1	Le décret de 1995 : une loi sans effet.....	111
2	Une administration minée par les « passe-droits ».....	113
3	Une paix fragile.....	116
3.1	De la crise à l'inutilité du permis de conduire	117
SECTION IV.	La régularité des gains et le préfinancement des micros projets de reconversion.....	119
1	Des revenus réguliers, pour une satisfaction différenciée.....	119
2	Les banques populaires des partenaires de choix pour les motos-taximen	120
3	Des initiatives de mutualisation des gains.....	122
SECTION V.	L'Empire du Milieu : berceau d'une nouvelle génération d'entrepreneur	124
1	La Chine en Afrique : le « new deal »	124
2	Chine-Cameroun : un partenariat gagnant-gagnant	126
3	Des motos chinoises sur la route.....	127
SECTION VI.	L'illisibilité et l'opacité des programmes d'appui à l'emploi jeune.....	131
1	Difficile insertion et transition des jeunes.....	132
2	L'échec des programmes d'appui à l'emploi jeunes	133
3	Les résultats mitigés des programmes jeunes.....	135
SECTION VII.	Décadence d'un produit de luxe : usage privatif et entrepreneurial de la moto	136
1	La moto personnelle une alternative à la voiture particulière.....	136
2	L'usage entrepreneurial de la moto	138

2.1 Les fonctions dérivées de la moto	139
SECTION VIII. La sédimentation comme motif d'organisation interne	140
1 Des syndicats peu représentatifs des transporteurs à deux roues	140
1.1 Les camps : une alternative aux syndicats	142
1.2 La moto-taxi au service des causes nobles	143
1.3 Les motos-taxis et la lutte contre Boko Haram.....	144
1.4 Motos-taxis pour l'exercice d'un acte citoyen.....	145
1.5 Motos-taxis s'improvisant fervent défenseur de la liberté d'expression	146
1.6 Motos-taximen : une solidarité efficace et préoccupante.....	147
1.7 Les motos-taxis provoquent l'émeute	148
SECTION IX. Conclusion du chapitre II.....	149
SECTION X. Conclusion de la partie I.....	151
PARTIE II. LES MOTOS-TAXIS ET LEURS TERRITOIRES	153
 CHAPITRE III. LES MOTOS-TAXIS, UN GROUPE SOCIAL PAS COMME LES AUTRES	157
SECTION I. Le moto-taximan : acteur « clé » du transport public : une définition de la moto-taxi.....	160
1 La moto: un engin « apte à tout faire »	161
2 Une moto aux visages multiples : les usages de la moto	164
2.1 Les usages monofonctionnels de la motocyclette.....	164
2.2 Les usages multifonctionnels.....	164
3 Équipement et accoutrement du moto-taximan	165
SECTION II. Une catégorisation des conducteurs par l'ancienneté	169
1 Les motos-taximen de 1 ^{ère} génération.....	169
2 Les motos-taximen de 2 ^e génération.....	169
3 Les motos-taximen de 3 ^e génération.....	170
4 Les niveaux d'instruction différenciée.....	172
SECTION III. L'expertise et la desserte comme critères de différenciation	174
1 L'apprenti-chauffeur.....	174
2 Le débutant.....	175
3 Le chauffeur « explorateur »	176
4 Le chauffeur « rodeur » et confirmé	176
SECTION IV. Nature et typologie des contrats	178
1 Une classification des conducteurs	178
1.1 Le self payment.....	178
1.2 Le work and pay	178
SECTION V. Les mutations sociétales de la moto.....	182
1 Un cadre de vie à l'image de leur activité précaire	182
2 Réapprendre l'usage du frein	184
3 Contribution des motos-taxis à l'économie locale et nationale.....	185
4 Du paiement de l'impôt libérateur : La moto-taxi, une opportunité pour les municipalités ...	190
SECTION VI. Appréhender la multiplicité des services à motos.....	193
1 Une offre diversifiée pour un service personnalisé.....	193
1.1 Les motos de transit : d'un point fixe vers de nombreuses destinations	193
1.2 Les motos de ligne : du quartier à la route	194
1.3 Les motos « grumiers » du marché : indispensables auxiliaires de transport.....	196

1.4	Les motos-scolaires : une aide aux parents	198
1.5	Les motos-courses de Yaoundé	198
1.6	Les motos de l'hypercentre : « les pros de la proximité »	199
1.7	Les motos « tour de ville »	199
1.8	Les longs courriers: pour les usagers pressés	200
1.9	Les motos centre-périphérie ou périphérie-centre	200
1.10	Les motos périphériques.....	201
(a)	Les motos périphériques de 2 ^e couronne	201
(b)	Les motos périphériques de 3 ^e couronne	201
1.11	Les motos des carrefours.....	202
1.12	Les motos-brousses, « affaire des connaisseurs » : les inévitables bayam-sellam.....	203
2	Une géographie spatio-temporelle des services	208
2.1	Le service matinal.....	208
2.2	Le service de la journée.....	209
2.3	Le service de la soirée ou des grands retours	209
2.4	Le service de nuit : les noctambules	210
2.5	Les nouvelles pratiques dans les transports à deux roues : le bâchage	212
3	Une prestation arbitraire pour une mission sociale	213
SECTION VII. Externalités et coûts des transports en moto.....		217
1	L'accident de moto : un drame devenu banal.....	217
1.1	L'imitation fatale.....	217
1.2	L'habitude	218
1.3	Le fonctionnement épisodique des feux tricolores.....	218
1.4	La consommation de Ndjap ou de Nguelè-Nguelè.....	219
1.5	L'absence de campagne de prévention routière	219
1.6	Le silence complice des autorités	220
1.7	Le faible niveau de scolarisation des transporteurs.....	221
1.8	L'impuissance « complice » des usagers.....	221
2	Les coûts environnementaux : les nuisances sonores et olfactives grandissantes.....	223
3	Les coûts sociaux du bend-skin : la disparition des petits métiers.....	226
3.1	Agressions et vols des motos et à bord de motos	227
4	Moto-taxi : franche reconnaissance ou instrumentalisation politique	227
4.1	Moto-taxi et « escorte » politique : la loi du marché	227
4.2	Le cas Foning et « ses enfants ».....	230
4.3	Le cas Nzete et Nkenfack : ses princes de la cité	231
4.4	La reconnaissance suprême.....	233
SECTION VIII. Conclusion du chapitre III		235
CHAPITRE IV. DIAGNOSTIC DES « TERRITOIRES » CONQUIS PAR LA MOTO.....		237
SECTION I. La rue comme support des activités urbaines		240
1	Du contrôle et de l'appropriation des « micro espaces »	240
2	La diversité des rues	241
SECTION II. Les trames viaires de Douala et Bafoussam : typologie et fonction		243
1	Douala : une trame dense avec un maillage irrégulier.....	243
2	Les axes interurbains : la P 14 et la RN 3	244
2.1	Les voies centro-commerciales.....	246

2.2	Les voies secondaires péri-centrales : pour une desserte indirecte des quartiers	248
2.3	Les ruelles de proximité : pour une desserte locale des sous-quartiers	250
3	Bafoussam, un réseau viaire majoritairement impraticable	252
3.1	Des axes intra-urbains, pour renforcer une position centrale.....	252
3.2	Les rues commerciales limitées	253
3.3	Les voies de dessertes et les ruelles : difficile différenciation.....	256
SECTION III.	La rue territoire de l'informel.....	257
1.	Usages et usagers de la rue	257
1.1.	Les usagers de la rue	258
2.	Les territoires de la moto-taxi	260
2.1	Typologie et organisation des stationnements motos.....	261
3.	Les espaces « conquis » par les camps motos.....	266
-	Camp yabassi siège des jeunes dynamiques : une efficacité reconnue	268
-	Le groupe marché Ndogpassi : le poids du nombre et le soutien de la police	269
-	L'ancien Dalip : une occupation totale et fragmentée	271
-	L'association des motos-taxis de l'ancien Dalip	271
-	Ancien Dalip kontchap.....	272
-	Le groupe mille feuilles du fin goudron Bépanda : le soutien du philanthrope.....	273
SECTION IV.	Les formes d'appropriation de la rue par les transporteurs à moto	275
1.	La rue comme « habitat » ou espace de vie	275
2.	La rue comme lieu de repos	275
3.	La rue comme lieu de restauration	275
4.	La rue comme lieu de sociabilité	276
5.	Les micro-espaces « particuliers ».....	278
5.1	Les lieux « sous équipés ».....	278
5.2	Les équipements publics.....	281
SECTION V.	La marche dans la ville : l'omniprésence du danger	285
1.	De la pratique des modes actifs	285
2.	L'érosion de la marche : qui sont les marcheurs ?	286
3.	L'accidentologie des piétons : un bilan alarmant mais « inestimable ».....	287
SECTION VI.	De la fragilité du piéton : contraintes et obstacles à une résolution.....	291
1.	Diagnostic de l'activité piétonne à Douala et Bafoussam	291
1.1	Les intersections.....	291
1.2	Trottoirs et passages piétons	293
1.3	L'encombrement des trottoirs	293
SECTION VII.	Conclusion du chapitre IV	296
	PARTIE III. L'INCONTOURNABLE INTEGRATION	297
SECTION I.	De l'importance, de la nécessité et de l'urgence de l'intégration	299
SECTION II.	Quelle intégration ?.....	301
1	L'intégration sociale	301
2	L'intégration systémique	302
3	L'intégration institutionnelle	302
4	L'intégration fonctionnelle	302
5	L'intégration spatiale.....	303

SECTION III. L'intérêt de l'intégration	304
1. La croissance de l'usage privatif	304
2. La diversité des services motos-taxis	304
3. L'apparition d'une nouvelle génération de motos-taximen.....	305
4. L'absence d'alternative : une disponibilité et une proximité incomparable....	305
5. L'échec des syndicats.....	306
6. La réduction des accidents	306
7. La réduction de la congestion.....	307
SECTION IV. Les tentatives de régulation et d'organisation	308
1. Les autorités organisatrices des transports publics	308
2. Les initiatives institutionnelles et étatiques	310
2.1 Les délégués motos du MINJEC	310
2.2 L'armée au chevet de la sécurité routière : le retour à l'essentiel.....	310
2.3 Campagne de professionnalisation du FNE	311
2.4 L'échec de la politique des stationnements interdits à Bafoussam.....	312
2.5 La stratégie du MINEFOP pour l'organisation et la formation.....	313
2.6 L'inefficacité des livrets de sensibilisation de la communauté urbaine de Douala .	314
2.7 L'allègement des procédures administratives pour exercer comme motos-taximen.....	316
2.8 L'interdiction « zonale » des motos-taxis à Douala.....	317
2.9 La force comme dernier recours : le manu militari au secours de l'administration	319
2.10 Douala : le fiasco des opérations d'identification	321
2.11 Douala, un plan de circulation sous haute tension.....	322
3. Les initiatives de la société civile	323
3.1 Le GRASMOTA : vers une nouvelle stratégie ou « la politique du ventre » ..	323
3.2 Le CFEO : valoriser le métier d'artisan transporteur	326
4. Les raisons de l'opposition aux actions d'organisation	329
SECTION V. Le Rwanda : un modèle d'intégration réussi	330
SECTION VI. Recommandations « ciblées » et « localisées ».....	332
1 Mise en place des navettes internes sur les axes structurants	332
2 Traitement du franchissement « dangereux » de la boulangerie COAF	334
3 Reconquête et requalification des délaissés urbains : face bucavoyage	336
4 Convention de formation avec les camps de motos-taximen organisés et reconnus .	337
5 Rédaction d'une charte d'occupation des trottoirs	338
6 Délimitation des parkings pour motos aux intersections.....	339
7 Empêcher l'accès aux terre-pleins.....	341
8 Référent moto dans les communes d'arrondissements	342
9 Organisation des formations de masse	343
10 Créer une fédération des associations des motos-taxis.....	345
CONCLUSION GENERALE	347
1 L'intégration des motos-taxis : une hypothèse discutable ?	348
2 Information et sensibilisation socle de la sécurité routière	349
3 Agir en amont par une meilleure conception	353
4 Plaidoyer pour la valorisation de l'ingénierie et de l'économie populaire	353
5 Douala et Bafoussam : deux villes jumelles pourtant si différentes	354

6 Le système moto et moto-taxi.....	355
7 Limites et insuffisances : un sujet vaste aux multiples entrées	356
8 Encore de nombreuses questions en suspens : ouvertures et approfondissements possibles ..	358
ANNEXES.....	359
BIBLIOGRAPHIE	387
TABLES DES ILLUSTRATIONS.....	397
TABLES DES MATIERES.....	405

