



**ceides**

Centre africain d'Etudes Internationales  
Diplomatiques Economiques et Stratégiques

## **Pôle Recherches et Publications**

# **Efficacité des textes règlementaires encadrant l'activité des motos-taxis dans les métropoles africaines : historique et pertinence du cas du Cameroun**

Par

M. Raph-Axel Yebega Amougou, PhD candidate  
Chercheur junior au Think Tank CEIDES

Juin 2023

Les étapes d'évolution démographique, économique, mais également politique ayant abouti à la transformation lente mais progressive des sociétés d'Afrique subsaharienne s'accompagnent d'un taux d'urbanisation relativement moins élevé par rapport aux autres régions du monde. En effet en Afrique, moins de la moitié de la population<sup>1</sup> vit en milieu urbain. En comparaison, pour ce qui est de l'Amérique du Nord, de l'Amérique Latine et de l'Europe ; ce sont les trois quart de la population qui occupent l'espace urbain. Cependant, malgré ce contraste saisissant, il faut dire que ce sont les pays d'Afrique qui connaissent actuellement les taux de croissance démographique les plus élevés dans les centres urbains. Cet accroissement peut s'expliquer par un processus de densification des zones urbaines mais aussi et surtout, par le développement des zones périphériques encore appelées habitats spontanés<sup>2</sup>. Ces zones de périphérie se caractérisent par l'absence des infrastructures de base permettant d'assurer un minimum d'épanouissement pour les populations. L'un des enjeux majeurs liés à l'épanouissement des populations occupant aussi bien les périphéries que les métropoles africaines est la question du transport, plus précisément celle du transport urbain en moto-taxi. La moto est devenue un mode de transport incontournable, rapide et peu coûteux. L'usage de cet engin au sein des métropoles africaines et de leurs périphéries ne date pas d'hier. Aborder ce volet du transport nous amène à nous pencher sur l'histoire de cet engin, qui au fil des années est devenu irremplaçable. Le vélo-taxi était initialement très prisé pour le transport des marchandises mais également des personnes. En Afrique de l'Ouest par exemple, le transport d'*Akassa* se faisait en bicyclette encore appelée « *kèkè-kannan* » ; concernant le transport des voyageurs, il se faisait à l'aide des « *taxis-kannan* ». Pour prendre un autre exemple, en Afrique de l'Est, (notamment au Kenya et en l'Ouganda), le *boda boda*<sup>3</sup> voit le jour dans les années 1960 pour améliorer l'offre de transport au niveau des zones proches des frontières de ces pays. Cet ancêtre de la moto-taxi permettait ainsi le transport et l'échange des marchandises entre les habitants des deux pays. Cependant, c'est véritablement dans les années 1980-1990 que la moto s'impose au sein des métropoles africaines. L'engin apparaît non seulement comme une évolution du vélo-taxi mais aussi comme une réponse au problème de pénurie des moyens de transport. Durant cette période, plusieurs pays d'Afrique subsaharienne ont connu une forte récession économique, conduisant (dans la plupart des cas)

---

<sup>1</sup> Ongo Nkoa, Bruno Emmanuel, et Jacques Simon Song. « Urbanisation et inégalités en Afrique : une étude à partir des indices désagrégés », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. , no. 3, 2019, pp. 447-484.

<sup>2</sup> L., C. « Plisnier-Ladame F. — La condition de l'Africaine en Afrique Noire. Verhaegen P. — L'urbanisation de l'Afrique Noire », *Population*, vol. 18, no. 3, 1963, pp. 599-600.

<sup>3</sup> « Les conducteurs de boda-boda - Humanium ». *Humanium*, [www.humanium.org/fr/les-conducteurs-de-boda-boda](http://www.humanium.org/fr/les-conducteurs-de-boda-boda)

à l'émergence de « réponses spontanées » face au déficit de performance de l'action des gouvernants. Plusieurs cas peuvent être évoqués ici pour appréhender l'apparente complexité liée à la régulation de ce secteur d'activité. Pour le cas du Togo par exemple, Assogba Guézéré<sup>4</sup> l'explique clairement en liant la recomposition urbaine des villes au Togo (notamment Lomé) à la capacité de prolifération des moto-taxis au sein même de ces espaces urbains. La ville devient ainsi un milieu propice au développement des activités informelles. Concrètement, les points de stationnement et d'attente (des motos-taxis) ayant tendance à se multiplier, l'engorgement des espaces publics devient ainsi une conséquence inévitable. Cette situation d'engorgement entraîne dès lors une recomposition des espaces urbains. Irène Kassi Djodjo et Jean Yves Kiettyetta<sup>5</sup> mettent l'accent quant à eux sur les enjeux sensibles liés à la question des transports en milieu urbain dans les grandes métropoles africaines; entre grèves et cohabitation violente des pouvoirs publics et des mototaxis, une lecture des dynamiques urbaines qui mettrait en exergue le rôle des systèmes de transports serait une aubaine pour les collectivités publiques dans leur volonté de réguler cette activité des transports. En effet, selon l'OMS<sup>6</sup>, les accidents de la route entraînent environ 1,3 million de décès par an. A cette information peut également s'ajouter le fait que plus de la moitié des personnes tuées par accidents sont des usagers « vulnérables » (piétons, cyclistes et motocyclistes.); dans la même lancée, en termes de pourcentage, 93 % des décès sur les routes surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Autre information pertinente, les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les enfants et les jeunes âgés de cinq à vingt-neuf ans. Le problème de mobilité, de sécurité mais également de fluidité dans le secteur de transport urbain en mototaxi s'imposant, nous nous sommes donc logiquement posé la question de savoir, quelle est la pertinence des textes règlementaires encadrant l'activité des motos-taxis en zone urbaine ? Un cas retient particulièrement notre attention ici, celui du Cameroun. Encore appelé « bendskin » par les utilisateurs de ce mode de transport, la réalité de la difficile régulation de cette activité par les autorités publiques fait apparaître les mototaxis comme étant des sujets incontrôlables. Comprendre l'apparente insolubilité de ce phénomène, nous amènera à nous poser un certain nombre de questions qui structureront notre argumentaire.

---

<sup>4</sup> Guezere, A., & Lombard, J. (2021). Les taxis-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne : l'informel en question à Lomé. Dans *HAL (Le Centre pour la Communication Scientifique Directe)*. French National Centre for Scientific Research.

<sup>5</sup> Yapi-Diahou, A. (2020). Préface. Se déplacer dans les métropoles africaines. Dans *HAL (Le Centre pour la Communication Scientifique Directe)*. French National Centre for Scientific Research.

<sup>6</sup> World Health Organization : WHO. (2022). Accidents de la route. [www.who.int](http://www.who.int).

## **1- Comment comprendre l'évolution et la solide implantation des motos-taxis dans le paysage du transport urbain au Cameroun ?**

Analyser l'implantation solide de la moto-taxi dans le paysage des transports urbains au Cameroun nécessite de revenir deux décennies en arrière, afin de comprendre le contexte d'émergence de cette activité ainsi que son enracinement dans les habitudes des populations. Les troubles socio-économiques des années 1990<sup>7</sup> ont été un élément favorisant l'apparition des motos-taxis dans le paysage du transport urbain. L'activité se développa assez rapidement, tirant profit des difficultés économiques engendrées par les nombreux licenciements notamment de la fonction publique, ceci dès le lendemain des grèves (liées à la situation politique du Cameroun à cette époque) et de la dévaluation monétaire du franc CFA. Le rapport de force entre autorités publiques et revendications sociales donna naissance à un mode alternatif de transport au cœur même d'une situation de fractures sociales. Les populations se convertirent alors à une pratique qui opérait en marge des tractations politiques. La moto commença à s'imposer comme un moyen rapide d'accès aux quartiers enclavés. Ce rôle va s'accroître encore plus avec la fermeture de la SOTUC<sup>8</sup>, survenue dans un contexte de croissance du besoin de mobilité qui ne pouvait plus être satisfaite uniquement par les taxis.

L'activité a rapidement trouvé sa clientèle et l'idée d'en faire un véritable métier s'est progressivement enracinée. Le choix d'opérer dans le secteur informel<sup>9</sup> pour la plupart des motos-taxis, implique un certain nombre d'avantages jugés « nécessaires » pour les acteurs de ce secteur des transports. L'absence de contrôle et le profil maximal sont les critères principaux justifiant la préférence pour l'informel. Toute activité professionnelle, impose logiquement des contraintes liées à l'organisation du travail, à son environnement et à l'effort physique<sup>10</sup> que cela demande. Le moto-taximan quant à lui, travaille sans ressentir une quelconque pression d'une organisation qui n'a aucune emprise sur ce dernier, ce qui par contre est la réalité du salarié. Durant presque deux décennies, la quête d'une activité sans exigence, a toujours conforté les motos-taxis dans leur choix de liberté. Dès lors, pour les

---

<sup>7</sup> Bizeme, Martin Ezo'o et Jean-Paul Komon. « La crise économique continue. » *Africa Development / Afrique et Développement*, vol. 21, no 2/3, 1996, pp. 67-77.

<sup>8</sup> A cette période, la SOTUC ne desservait que les villes de Douala, Yaoundé et Garoua

<sup>9</sup> Keutcheu, Joseph. « Le « fléau des motos-taxis »: comment se fabrique un problème public au Cameroun. » *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 55, n° 219, 2015, pp. 509-534

<sup>10</sup> Bernoux, Philippe. « Contrainte et Domination sans Autonomie Ni Acteurs ? » *Sociologie Du Travail*, vol. 40, no 3, 1998, pp. 393-402.

opérateurs du transport à deux-roues, qui ont fait l'expérience de l'incertitude salariale de même que les contraintes qui y sont liées, l'activité des motos-taxis a toujours constitué un *eldorado*<sup>11</sup>. Elle se développe aussi en réponse au licenciement abusif sans solde, monnaie courante dans de nombreuses entreprises. Dès le début de l'activité, par ignorance et indifférence, la tolérance (des autorités publiques) a prédominé au vu du service rendu aux populations. Les autorités ont considéré qu'il s'agissait d'un mode de transport occasionnel. De surcroît, aux yeux des pouvoirs publics, laisser libre cours à ce mode de transport constituait un moyen de réduction de la portée des grèves alimentées par les partis politiques d'opposition. Quoi qu'il en soit le laxisme juridique est la preuve d'une sous-évaluation de l'impact de l'activité des motos-taxis. Cette situation a laissé un vaste champ libre à son évolution incontrôlée. Profitant de cette souplesse généralisée, les motos-taxis ne se sont pas régularisés. Ce refus de se conformer à la règle est donc un héritage d'une situation générale 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. À cette époque, et jusqu'à maintenant d'ailleurs, la capacité des motos-taximen à se définir dans l'urbanité est intimement lié au paysage des relations sociales. La désobéissance a toujours été un mode d'expression politique pouvant s'analyser dans les rapports existants entre les motos-taxis et les pouvoirs publics. Les motos-taxis existant comme mode de fonctionnement parallèle ou marginal, le rapport entre motos-taxis et puissance publique se situe ainsi dans un contexte généralement violent où les intérêts des uns et des autres sont la plupart du temps divergents.

## **2- Quels sont les éléments d'analyse pouvant nous permettre d'appréhender la difficile régulation de ce secteur d'activité par les pouvoirs publics?**

La volonté de l'État d'encadrer cette activité aux premières heures de son expansion a vu naître le tout premier décret datant de 1995<sup>12</sup> qui organisait déjà l'activité des motos-taxis. Cependant on a pu y observer une certaine superficialité, ou un manque d'engagement réel de la part des autorités. C'est en 2008<sup>13</sup> (13 ans plus tard), à travers un nouveau décret

---

<sup>11</sup> Dalmasso, Étienne. « Les Petits Métiers de Yaoundé. » *Annales de Géographie*, vol. 102, n° 569, 1993, pp. 75-76.

<sup>12</sup> Le décret du Premier ministre n° 95/650/PM du 16 Novembre 1995 fixe et aménage les conditions et les modalités d'exploitation commerciale des motocycles dans les zones périurbaines et rurales

<sup>13</sup> Le décret n° 2008/3447/PM réaménage les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles appelés « motos taxis », affectés au transport public de personnes dans les zones périurbaines et rurales

réaménageant profondément celui de 1995, que les autorités ont compris l'urgence d'adopter un ensemble de textes règlementaires assurant une certaine harmonie de l'activité des motos-taxis. Mais là encore, l'échec de l'implémentation de ces textes est apparu comme un obstacle à la volonté des décideurs de réguler cette activité. En effet, la difficile implémentation des textes encadrant l'activité des motos-taxis, cache en réalité une situation bien plus complexe : la relégation de l'activité des motos-taxis au second plan dans la hiérarchie des priorités de l'État. Cet élément mis en lumière nous permet de comprendre pourquoi le phénomène des motos-taxis s'est solidement développé et enraciné de manière à le rendre difficile à appréhender aujourd'hui. Cependant, il est important de souligner que l'activité des motos-taxis est un problème d'une urgence prioritaire, qui représente à la fois une réponse à la conjoncture économique qui s'est complexifiée année après année, mais aussi une possibilité d'insertion sociale et professionnelle qui participe à l'économie et au développement des zones urbaines et périurbaines. Au-delà des textes règlementaires et du problème de leur mise en œuvre, comprendre la difficile régulation de l'activité des motos-taxis, nécessite d'évoquer le phénomène de corruption. Au Cameroun, les conditions qui permettraient d'assurer l'efficacité des institutions de contrôle et de sanction contre la corruption ne sont en effet que peu ou mal remplies.

Dans le cas d'espèce, concernant l'activité de transport urbain par les motos-taxis au Cameroun, les besoins sont d'autant plus importants que le terrain est mal préparé<sup>14</sup>. Les contrôles a posteriori sont plus difficiles à conduire parce que les agents publics sont peu habitués à rendre compte de leur activité, dans des administrations réputées peu transparentes. En effet, lors des contrôles de police, les motos-taxis ont le temps de dissimuler les pièces compromettantes ou de trouver un soutien pour s'en tirer à bon compte. Ces grilles de lecture font apparaître différents facteurs générateurs d'inefficacité : insuffisance des moyens alloués, difficultés à réunir les éléments pour prouver les actes de corruption, opacité des administrations de police qui rendent les contrôles difficiles, dysfonctionnements des entités impliquées dans la lutte contre la corruption, manque de pouvoir des entités chargées de la mise en œuvre des réformes préventives de réorganisation des procédures administratives, manque d'indépendance des instances de contrôle, pour ne citer que ces volets. De plus, il est presque impossible de se retrouver dans un schéma d'action où les gouvernants recherchent

---

<sup>14</sup> Klitgaard, Robert, *Controlling Corruption*, Berkeley, CA: University of California Press, 1988, p. 220; POPE, Jeremy, « Elements of a Successful Anticorruption Strategy », in *Curbing Corruption: Toward a Model for Building National Integrity*, éd. stapenhurst, rick et kpundeh, Sahr J., Washington, DC : World Bank, 1999, pp. 97-104

avant tout l'efficacité des mesures prises par exemple pour la régulation du trafic urbain des motos-taxis. Les alliances politiques et le besoin de se maintenir au pouvoir, prennent sur une échelle de valeur des places plus importantes que la résolution de problèmes qui relèvent de l'intérêt commun. Il est donc plus important pour les acteurs politiques de garder le contrôle de la sanction plutôt que de toucher du doigt les véritables problèmes que rencontre ce secteur d'activité. Toutefois, quelques initiatives louables sont à souligner, c'est notamment le cas de la mairie de Bangangté. La maire de l'époque était parvenue à créer un syndicat pour les principaux acteurs de ce secteur, le 08 novembre 2018. L'Association syndicale des conducteurs de motos-taxis de Bangangté<sup>15</sup> (ASMOTAB) est le nom du regroupement corporatif qui réunit désormais tous les motos-taxis de cette ville. En plus de la création du syndicat, d'autres mesures s'y sont rattachées. En effet, un bureau communal a vu le jour; la ville a été divisée en secteurs (avec création des bureaux par secteur) ; l'élaboration d'un code de conduite ; la mise sur agenda d'une rencontre mensuelle de tous les motos-taxis de la ville en vue d'un bilan dont le thème principal est la sécurité des personnes ; l'instauration d'un système de cotisation hebdomadaire de 500 FCFA chacun ; la création d'un fond de solidarité pour assister le ou les membres en cas de décès, de maladie dûment constatée par un médecin assermenté, de mariage et/ou de naissance. Toujours dans la même lancée, suite à une négociation entreprise par les services de la mairie auprès de l'administration fiscale, la taxe de développement local payée par les motos-taxis a été revue à la baisse passant ainsi de 7500 à 2500 FCFA.

### **3- Quelles sont les perspectives pour la sécurité et la fluidité de ce mode de transport urbain ?**

Appréhender la difficile régulation de l'activité des motos-taxis par les pouvoirs publics, nous amène à exposer trois risques principaux (intimement liés à la pratique de cette activité), qui sont : vitesse, consommation d'alcool et non port du casque. Cependant d'autres risques sont apparus, comme l'usage du téléphone pendant la conduite, ou encore la fatigue. Une meilleure stratégie de prévention<sup>16</sup> (pensée par les pouvoirs publics) repose sur une bonne connaissance des risques afin d'agir de façon ciblée auprès de ces usagers mais aussi utiliser des actions d'information convergentes pour diffuser les messages auprès de tous.

---

<sup>15</sup> « A Bangangté (Ouest-Cameroun), l'ASMOTAB primée pour la troisième fois au concours d'hygiène et de salubrité - Bougna.net ». Bougna.net, bougna.net/2022/04/28/auto/a-bangangte-ouest-cameroun-lasmotab-primee-pour-la-troisieme-fois-au-concours-dhygiene-et-de-salubrite.

<sup>16</sup> Bresson M. (2014). « La participation : un concept constamment réinventé. Analyse sociologique des enjeux de son usage et de ses variations », Socio-logos, n°9, pp.1-16

Comme propositions, il s'agirait pour les décideurs politiques, d'identifier les risques nouveaux mais également d'actualiser les connaissances sur ceux déjà connus, au sein par exemple de groupes de travail spécialisés. Ensuite il faudrait analyser ces risques afin de proposer des comportements d'évitement, qu'ils soient formels ou non. Ces groupes de travail peuvent réunir des spécialistes médicaux, des associations de parents et d'utilisateurs, des victimes d'accidents, des agents publics, des représentants des entreprises privées (dont l'activité est la vente des motos) qui travailleraient à partir des solutions mises en place dans d'autres pays et sous la forme de « brain-storming<sup>17</sup> ». Leur mission serait de proposer des mesures à adopter suivant les circonstances pour lutter contre le risque concerné et les diffuser en continu au niveau de la population. Par ailleurs, il conviendrait de se pencher davantage sur la population cible qu'est la jeunesse, qui est de façon classique plus exposée aux risques d'accidents de motos et plus fragile.

L'exposition particulièrement élevée aux accidents de cette tranche d'âge trouve ses explications dans de multiples facteurs. Tout d'abord nous avons l'inexpérience de la conduite qui se traduit par des gestes encore incertains, ensuite cette inexpérience entraîne généralement la sous-estimation du risque ou encore la recherche de sensations fortes. Pour que la prévention, la sécurité et la fluidité liées au trafic urbain des motos-taxis puissent jouer un rôle important et toucher l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, il faudrait que les pouvoirs publics utilisent tous les canaux d'information<sup>18</sup> qui existent. De plus, une réforme de l'apprentissage de la conduite au niveau des auto-écoles est nécessaire. L'un des facteurs majeurs à relever, est qu'il est impossible d'évaluer le niveau réel de connaissances ou de compétences en matière de sécurité routière des motos-taxis. Cette réalité ne peut exister que dans le cas où les pouvoirs publics par le biais des auto-écoles ou même des services des mairies décident par exemple, de mettre sur pied des stages de recyclage (pour les propriétaires de motos-taxis) ou de formation volontaire. Parce que la formation ne concerne pas que les jeunes conducteurs, il serait utile de mettre en place un système permettant à chaque usager d'évaluer son niveau de connaissances<sup>19</sup> de la réglementation en usage et de tester son niveau de compétence de la conduite d'un cyclomoteur sans permis, grâce par

---

<sup>17</sup> Connor Desmond M. (1988). « A New Ladder of Citizen Participation », National Civic Review, vol. 77 N°3, pp. 249-325

<sup>18</sup> Cornwall A, (2004). "Introduction: New Democratic Spaces? The Politics and Dynamics of Institutionalised Participation", IDS Bulletin, 35.2 "New Democratic Spaces?" pp. 1-10.

<sup>19</sup> Mazeaud, A., Sa Vilas Boas, M. & Berthomé, G. (2012). « Penser les effets de la participation sur l'action publique à partir de ses impensés », Participations, 2(1), pp. 5-29.



exemple à un logiciel de simulation de conduite. Ce dispositif pourrait éventuellement se situer dans les lieux publics reconnus.

D'autre part, la question de l'état des infrastructures routières est également importante. Le pays est doté d'une stratégie d'entretien du réseau routier qui, se reposant sur la loi sur la décentralisation<sup>20</sup> devrait conduire à octroyer des moyens budgétaires provenant des ressources du fond routier (au niveau du volet entretien), aux collectivités Territoriales Décentralisées (CTD). Ainsi pour le financement total des dépenses de l'entretien courant, le Cameroun a mis sur pieds par le décret n° 98/162 du 26 août 1998<sup>21</sup>, un fond routier de 2e génération<sup>22</sup>. Depuis lors, les performances et les activités du fond routier sont aujourd'hui largement négatives par rapport aux attentes du secteur. Aujourd'hui le fond routier ne perçoit que 50 à 80%<sup>23</sup> des besoins d'entretien routier courant, ce qui a pour conséquences d'importants retards de paiements vis-à-vis des PME qui ont été recrutées pour effectuer les entretiens routiers. On peut donc à ce niveau nous pencher sur les raisons de cette défaillance. En effet la nouvelle donne par rapport à l'allocation des ressources du fond vient de deux principaux éléments à savoir, les lenteurs administratives dans l'attribution des contrats aux PME, et la faiblesse des capacités de déploiement du tissu organisationnel des PME identifiées comme parties prenantes principales au contrat. A la suite de cette analyse, des réflexions doivent être engagées sur le fonctionnement du fond routier ainsi que sur les problèmes d'allocation des ressources qui pourraient faire l'objet d'un échange sectoriel avec les différents acteurs. Ce dialogue pourrait s'articuler autour de trois axes : le renforcement des capacités de programmation des opérations d'entretien des axes routiers, l'amélioration qualitative des méthodes de collecte et de gestion des ressources prévues pour l'entretien routier, et enfin le renforcement des capacités du tissu organisationnel des PME bénéficiaires des contrats d'entretien routier. Si ces réflexions sont menées à terme, elles devraient permettre de déboucher à mi-chemin sur une rationalisation des dépenses engagées par le dispositif institutionnel et opérationnel régissant ce secteur. Un autre élément pertinent, c'est la durabilité des investissements routiers au Cameroun. La dégradation des axes nationaux et urbains s'explique par des facteurs qu'on peut évoquer ci-dessous : surcharge des véhicules,

---

<sup>20</sup> La décentralisation est institutionnalisée au Cameroun par la constitution du 18 janvier 1996. Plusieurs textes seront ensuite votés pour en donner plus de précisions. Voici quelques-uns de ces textes: la loi N° 2006/010 du 29 décembre 2006 modifiant les complétant certaines dispositions de la loi no 92/002 du 14 août 1992

<sup>21</sup> Décret n° 98-162 du 26 août 1996 fixant les modalités de fonctionnement du fonds routier

<sup>22</sup> Les fonds routiers de deuxième génération sont régis par une législation spécifique qui définit les rôles et les responsabilités d'un conseil de gestion représentatif qui supervise les opérations et d'un secrétariat qui gère les activités du fonds routier au jour le jour.

<sup>23</sup> « Rapport annuel 2020 - Fonds routier ». *Fonds routier*, [fondsrouciercameroun.org/rapport-annuel-2020](https://fondsrouciercameroun.org/rapport-annuel-2020).

corruption, cadre institutionnel peu ou pas compétent, gestion parfois irrationnelle et approximative du trafic routier, et enfin défaut d'entretien. Nous allons nous intéresser à un phénomène en particulier qui est celui de la surcharge. Que ce soit des voitures, des camions ou des motos-taxis. Les véhicules à forte charge portent atteinte non seulement à l'aspect physique de la chaussée, mais plus encore augmente les risques d'accident<sup>24</sup>. Le recours à la corruption dans les postes de péage, de pesage, de contrôle technique et même en pleine circulation est une réalité au Cameroun. Il faut également noter que dans le cadre de l'aménagement des routes et la réhabilitation des servitudes, les projections semblent insuffisantes car elles n'accordent pas une place de choix aux routes en terre qui sont pourtant les voies d'accès les plus fréquentées vu qu'elles accèdent aux habitations.

## CONCLUSION

Au sein des métropoles africaines, les motos-taxis sont devenues au fil du temps et de la conjoncture économique les moyens de transport les plus rapides mais surtout les moins coûteux. Cependant la réalité nous démontre de grandes formes de déviance liées à une certaine inertie des pouvoirs publics. Face à cette situation d'urgence, les pouvoirs publics doivent œuvrer pour encadrer l'activité et la soumettre à certaines normes garantissant non seulement son bon fonctionnement mais la sécurité de tout un chacun. Les États africains et le Cameroun en particulier ont déjà mis sur pieds des actions concrètes qui vont dans le sens de la régulation du trafic urbain des motos-taxis, toutefois la nécessité d'élaborer de solides politiques liées à ce secteur d'activité encore en développement demeure.

La fin des années 1990 est caractérisée par le retour de l'État et le renouvellement du paradigme de l'aide autour du concept de « bonne gouvernance », associé à celui de démocratie. Des travaux de recherche, tels ceux d'Habermas<sup>25</sup>, Rawls<sup>26</sup> ou Foucault<sup>27</sup>, questionnent sur les finalités de la participation, ainsi vont progressivement se dessiner trois aspects de cette participation de la communauté : sociale, démocratique et managériale. Dans notre cas de figure, la participation (des populations et de la société civile au sujet du trafic urbain des motos-taxis), est un processus pour revendiquer l'ensemble des droits pour tous les

<sup>24</sup> Ntap, Emmanuel Jules. « Plus de 3000 décès sur les axes routiers du Cameroun en 2020 ». VOA, 13 oct. 2021, [www.voaafrique.com/a/les-axes-routiers-du-cameroun-font-de-nombreux-morts-par-an-/6268855.html](http://www.voaafrique.com/a/les-axes-routiers-du-cameroun-font-de-nombreux-morts-par-an-/6268855.html).

<sup>25</sup> Pierre Étienne Vandamme, « Jürgen HABERMAS, 2012, *La Constitution de l'Europe*, Paris, Gallimard, « NRF Essais », 224 p. », *Revue européenne des sciences sociales*, 51-1 | 2013, 273-276.

<sup>26</sup> Spitz, Jean-Fabien. « John Rawls et la question de la justice sociale », *Études*, vol. 414, no. 1, 2011, pp. 55-65.

<sup>27</sup> Amand, Léa. « *Ce sont toujours les mêmes qui participent* » : la norme selon Foucault dans les dispositifs participatifs institutionnels », *Quaderni*, vol. 105, no. 1, 2022, pp. 107-124.

acteurs de ce secteur d'activité. Dans ce cadre, les processus participatifs ont une fonction d'interpellation des acteurs du domaine des transports urbains qui détiennent des obligations (États, entreprises, etc.). Ainsi, la mise en œuvre du principe de participation sera fortement liée à celui de redevabilité. Elle suppose de soutenir l'autonomisation des populations, c'est-à-dire le fait que chaque individu et chaque groupe acquière la capacité de penser et d'agir librement, de prendre des décisions et de réaliser son potentiel en tant que membre à part entière et égale de la société, de participer activement aux questions relatives aux moyens de subsistance, à la défense de ses droits et à son épanouissement personnel. Ainsi, a été introduite la notion de participation active des populations et des acteurs non gouvernementaux pour aider l'État dans sa tâche. Le concept de participation n'est pas nouveau dans le champ du développement. Il a été désigné successivement comme la « participation des bénéficiaires », la « participation de la communauté<sup>28</sup> », la « participation des parties prenantes », la « participation des utilisateurs/ consommateurs » et la « participation des citoyens ». En tant que processus autonomisant, la participation essaie d'infléchir les rapports sociaux d'exploitation et d'oppression en termes de politiques, et non pas seulement en termes de puissance d'agir. Dans cette dynamique, l'incapacité à « avoir le pouvoir de » des groupes dominés est la conséquence de leur domination et non la cause. Les pouvoirs publics gagneraient ainsi à adopter des politiques de transport qui favorisent l'inclusion et la participation d'autres types d'acteurs dans l'objectif d'obtenir des résultats satisfaisants mais surtout d'améliorer les conditions de mobilité et la sécurité des individus usant de ce moyen de transport.

## BIBLIOGRAPHIE

### Articles

Amand, Léa. « Ce sont toujours les mêmes qui participent » : la norme selon Foucault dans les dispositifs participatifs institutionnels », *Quaderni*, vol. 105, no. 1, 2022, pp. 107-124.

Bacqué, M., Bodinier, E. & Fayet, V. (2018). « Qui a peur de la participation ? », *Revue Projet*, 363(2), pp. 44-51.

Bernoux, Philippe. « Contrainte et Domination sans Autonomie Ni Acteurs ? » *Sociologie Du Travail*, vol. 40, no 3, 1998, pp. 393-402.

---

<sup>28</sup> Bacqué, M., Bodinier, E. & Fayet, V. (2018). « Qui a peur de la participation ? », *Revue Projet*, 363(2), pp. 44-51.

Bizeme, Martin Ezo'o et Jean-Paul Komon. « La crise économique continue. » *Africa Development / Afrique et Développement*, vol. 21, no 2/3, 1996, pp. 67-77.

Bresson M. (2014). « La participation : un concept constamment réinventé. Analyse sociologique des enjeux de son usage et de ses variations », *Socio-logos*, n°9, pp.1-16

Connor Desmond M. (1988). « A New Ladder of Citizen Participation », *National Civic Review*, vol. 77 N°3, pp. 249-325

Cornwall A, (2004). “Introduction: New Democratic Spaces? The Politics and Dynamics of Institutionalised Participation”, *IDS Bulletin*, 35.2 “New Democratic Spaces?” pp. 1-10.

Dalmasso, Étienne. « Les Petits Métiers de Yaoundé. » *Annales de Géographie*, vol. 102, n° 569, 1993, pp. 75-76.

Guezere, A., & Lombard, J. (2021). Les taxis-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne : l'informel en question à Lomé. Dans *HAL (Le Centre pour la Communication Scientifique Directe)*. French National Centre for Scientific Research.

Klitgaard, Robert, *Controlling Corruption*, Berkeley, CA: University of California Press, 1988, p. 220; POPE, Jeremy, « Elements of a Successful Anticorruption Strategy », in *Curbing Corruption: Toward a Model for Building National Integrity*, éd. stapenhurst, rick et kpundeh, Sahr J., Washington, DC : World Bank, 1999, pp. 97–104

L., C. « Plisnier-Ladame F. — La condition de l'Africaine en Afrique Noire. Verhaegen P. — L'urbanisation de l'Afrique Noire », *Population*, vol. 18, no. 3, 1963, pp. 599-600.

« Les conducteurs de boda-boda - Humanium ». *Humanium*, [www.humanium.org/fr/les-conducteurs-de-boda-boda](http://www.humanium.org/fr/les-conducteurs-de-boda-boda)

Mazeaud, A., Sa Vilas Boas, M. & Berthomé, G. (2012). « Penser les effets de la participation sur l'action publique à partir de ses impensés », *Participations*, 2(1), pp. 5-29.

Ntap, Emmanuel Jules. « Plus de 3000 décès sur les axes routiers du Cameroun en 2020 ». *VOA*, 13 oct. 2021, [www.voaafrique.com/a/les-axes-routiers-du-cameroun-font-de-nombreux-morts-par-an-/6268855.html](http://www.voaafrique.com/a/les-axes-routiers-du-cameroun-font-de-nombreux-morts-par-an-/6268855.html).

Ongo Nkoa, Bruno Emmanuel, et Jacques Simon Song. « Urbanisation et inégalités en Afrique : une étude à partir des indices désagrégés », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. , no. 3, 2019, pp. 447-484.

Pierre Étienne Vandamme, « Jürgen HABERMAS, 2012, La Constitution de l'Europe, Paris, Gallimard, « NRF Essais », 224 p. », *Revue européenne des sciences sociales*, 51-1 | 2013, 273-276.

Spitz, Jean-Fabien. « John Rawls et la question de la justice sociale », *Études*, vol. 414, no. 1, 2011, pp. 55-65.

Yapi-Diahou, A. (2020). Préface. Se déplacer dans les métropoles africaines. Dans *HAL (Le Centre pour la Communication Scientifique Directe)*. French National Centre for Scientific Research.

## Rapports

« Rapport annuel 2020 - Fonds routier ». *Fonds routier*, [fondsroutiercameroun.org/rapport-annuel-2020](http://fondsroutiercameroun.org/rapport-annuel-2020).

World Health Organization : WHO. (2022). Accidents de la route. [www.who.int](http://www.who.int).

### **Textes de loi**

Décret n° 95/650/PM du 16 Novembre 1995 fixe et aménage les conditions et les modalités d'exploitation commerciale des motocycles dans les zones périurbaines et rurales.

Décret n° 2008/3447/PM réaménage les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles appelés « motos taxis », affectés au transport public de personnes dans les zones périurbaines et rurales.

Décret n° 98-162 du 26 aout 1996 fixant les modalités de fonctionnement du fonds routier

Loi N° 2006/010 du 29 décembre 2006 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi no 92/002 du 14 août 1992.

### **Webographie**

« Les conducteurs de boda-boda - Humanium ». *Humanium*, [www.humanium.org/fr/les-conducteurs-de-boda-boda](http://www.humanium.org/fr/les-conducteurs-de-boda-boda)

Le Centre africain d'Etudes Internationales, Diplomatiques, Économiques et Stratégiques (CEIDES) est un laboratoire d'idées qui cumule plus d'une dizaine d'années d'expérience dont six d'existence officielle sous la forme d'une association indépendante, à caractère scientifique et à but non lucratif.

Le CEIDES a vocation à contribuer à la paix et à la prospérité du continent. Il s'engage ainsi à travers la stratégie, la recherche, le conseil, l'influence et la formation dans le cadre du continuum des 3D Développement/Diplomatie/Défense.

Il compte 4 Clubs actifs qui rassemblent des décideurs, chercheurs et partenaires à différentes échelles.

L'intelligence des situations et des contextes, sans enfermement systémique, par recours à la rigueur méthodologique des sciences sociales, la capacité à mettre en place des espaces ouverts, transdisciplinaires et multiacteurs de dialogue structuré et en partager le fruit par des mécanismes de lobbying et plaidoyer sont notre cœur de métier.



**ceides**  
Centre africain d'Etudes Internationales  
Diplomatiques Economiques et Stratégiques

B.P. 35147 Bastos-Yaoundé/Cameroun

Tél : (+237) 243 105 872

[www.ceides.org](http://www.ceides.org)      Email : [infos@ceides.org](mailto:infos@ceides.org)



Think tank Ceides