

Promotion des valeurs civiques et participation au développement : analyse de l'activité de transport par moto dans la ville de Yaoundé au Cameroun

Martial Patrice AMOUGOU

Centre de Recherche en Sciences et Techniques de l'Animation, des Loisirs et de l'Education
Civique de l'Institut National de la Jeunesse et des Sports de Yaoundé.

amougopat@yahoo.fr

Résumé - Les incivilités chez les transporteurs par moto sont devenues une préoccupation pour les autorités de la ville de Yaoundé. En effet, 21,32% en 2019 et 27% en 2020 des accidents de la voie publique enregistrés aux urgences de l'Hôpital Central de Yaoundé, impliquent les conducteurs de mototaxis. Ce problème perdure malgré les mesures prises par les pouvoirs publics pour encadrer cette activité. Le présent article se donne pour objectif de rechercher des solutions visant à combler les besoins de formation de ces jeunes motos-taximen, afin de faire d'eux des citoyens exemplaires.

Une enquête adossée sur la recherche documentaire, l'observation directe et des entretiens individuels auprès des conducteurs de mototaxis de la ville de Yaoundé, des responsables communaux, du maintien de l'ordre ainsi que des services des transports, révèle que les contraintes économiques et structurelles, liées à ladite activité amènent les conducteurs à développer des comportements contraires à l'éthique de leur profession. A cela s'ajoute l'analphabétisme des professionnels de ce secteur, limitant leur compréhension des contenus des codes de civilités routières et de la réglementation en vigueur en matière d'exploitation de motos. Des propositions sont alors formulées en vue d'une meilleure offre de service.

Mots clés : développement, formation, transport par moto, valeurs civiques, Yaoundé.

Title - Promotion of civic values and participation in development: analysis of the motorcycle transport activity in the city of Yaoundé in Cameroon

Abstract - Incivility among motorcycle carriers has become a concern for the authorities of the city of Yaoundé. Indeed, 21.32% in 2019 and 27% in 2020 of road accidents recorded in the emergency rooms of the Central Hospital of Yaoundé, involve motorcycle taxi drivers. This problem persists despite the measures taken by the public authorities to regulate this activity. The objective of this article is to seek solutions aimed at the training needs of these young motorcycle taximen, in order to make them exemplary citizens. A survey based on documentary research, direct observation and individual interviews with motorcycle taxi drivers in the city of Yaoundé, municipal officials, law enforcement and transport services reveals that the economic and structural constraints, linked to the said activity lead drivers to develop behavior that is unethical in their profession. To this is added the illiteracy of professionals in this sector, limiting their understanding of the contents of the codes of traffic civility and of the regulations in force as regards the operation of motorcycles. Proposals are then formulated for a better service offer.

Keywords: civic values, development, motorcycle transport, training, Yaoundé.

Introduction

Lors du discours à la jeunesse le 10 février 2013, le Président de la République du Cameroun s'est appesanti sur la question de l'emploi des jeunes qui reste selon lui, préoccupation. Le thème choisi à savoir « jeunesse, responsabilité civique et participation au processus de développement », constituait en soi un véritable appel à un regain de civisme pour ces jeunes.

Ainsi, Avec l'appui des partenaires au développement, des réformes visant notamment la réduction de l'extrême pauvreté et la faim, l'assurance de l'éducation primaire pour tous, la promotion de l'égalité, l'autonomisation des femmes, la réduction du taux de mortalité, ont été engagées par le gouvernement. Ce train de mesures a inscrit au rang des priorités la réduction du taux de chômage, en encourageant la pratique des activités génératrices de revenus notamment, le transport par motos.

Mais à l'observation, et selon l'avis de diverses autorités, Le transport par motos évolue en marge de la loi. Les conducteurs brillent par des comportements répréhensibles, qui ternissent l'image de la profession. D'où l'intérêt de la présente proposition dont l'objectif est de rechercher des solutions visant à combler les besoins de formation de ces jeunes motos-taximen, afin de faire d'eux des citoyens exemplaires. L'insertion théorique et méthodologique, les résultats et discussions, ainsi que les suggestions en constituent les principales articulations.

1- Insertion théorique et institutionnelle

Cette section décline le cadre théorique de l'exercice de l'activité de transport par moto au Cameroun, ainsi que la démarche méthodologique d'élaboration du présent travail.

1.1. Insertion théorique

Il est question ici de définir les concepts relatifs à la présente étude ainsi que la revue de littérature.

1.1.1. Quelques concepts clés

Si les civilités se définissent comme le respect des normes sociales du savoir vivre, le civisme quant à lui désigne selon le MINJEC¹:

Le respect l'attachement et le dévouement du citoyen pour son pays ou pour la collectivité dans laquelle il vit cela s'applique en particulier à l'institution qui représente cette collectivité à ces conventions et à ces lois. Plus généralement le civisme est la dévotion pour l'intérêt public pour la chose publique, il implique la connaissance de ses droits en tant que citoyen ainsi que de ses devoirs vis-à-vis de la communauté.

Les incivilités sont alors comprises comme le manque de civilité, ou encore des actions généralement violentes par lesquelles une personne exprime son refus d'accepter les règles de vie sociale. Il s'agit pour Guillaume et Monera², de comportements qui traduisent l'ignorance ou le rejet des règles élémentaires de la vie sociale. A notre sens, l'incivilité s'entend comme un ensemble de comportements qui, bien que souvent non délictueux, sont préjudiciables au fonctionnement des groupes sociaux et contribuent à créer un climat d'insécurité.

L'expression Mototaxi est un composé de moto et taxi qu'il convient de définir séparément avant d'envisager une définition de ce mot. La moto, diminutif de motocyclette, désigne un engin à moteur de deux roues le plus souvent car, il arrive qu'une motocyclette comporte trois roues on parle alors de tricycle. Le taxi quant à lui désigne un moyen de transport public par automobile. Initialement, le taxi renvoie à une voiture à quatre roues. Toutefois, avec la précarité des conditions de vie en zone urbaine, les embouteillages et le mauvais état des routes, les motocyclettes ont pris le relai des taxis voiture dans le transport public, d'où l'appellation de mototaxi. Kamdem déclare à cet effet ce qui suit :

Tiré du pidgin (anglais local), Bend-Skin désigne une danse traditionnelle de l'Ouest Cameroun réputée pour la frénésie de son rythme et la position courbée des danseurs. Les premières marques de motos utilisées par les conducteurs de motos-taxis ayant le siège surélevé donnaient au passager transporté une position semblable à celle des danseurs de Bend-Skin. Aujourd'hui ce mot désigne non plus

¹ MINJEC (2013). Référentiel national d'éducation civique et d'intégration nationale

² Guillaume Bernard, Frédéric Monéra (2015). *L'instruction civique pour les nuls*. Edition First. Coll Pour Les Nuls. Sciences humaines et sociales.

seulement la moto au siège surélevé, mais toute l'activité. Ce vocable signifie prend moi vite, emmène-moi vite sans ménagement en langue nationale Goun. Elle est connue sous le nom de Bend-skin au Cameroun, Zémidjan ou Zeds au Bénin, Oléa au Togo et Kaboukabou au Niger³.

1.1.2. Revue de la littérature

La structure dichotomique des villes africaines d'aujourd'hui tire son origine de l'époque coloniale. Selon Nga Ndongo⁴, on retrouve ainsi les élites politiques et économiques vivant dans des quartiers huppés, tandis que les classes pauvres et moyennes vivent dans les bidonvilles ou en périphérie de la ville le plus souvent sans minimum vital ni moyen de déplacement. La ville africaine se présente comme un milieu attrayant qui attire des milliers de jeunes qui partent de la campagne pour la ville dans l'optique d'une vie meilleure. Malheureusement, ils ne trouveront que chômage, manque de logement, maladies, difficultés de déplacement pour la majorité. Venant donc s'ajouter aux populations urbaines sans emploi (diplômés, déflatés, licenciés...), le trop plein de population en difficulté ira se trouver un abri en périphérie, et va développer des stratégies de survie en créant des petits métiers dans l'informel comme le commerce en bordure de route, la vente à la sauvette, et même le taxi-moto comme on le voit à Yaoundé aujourd'hui. Cette image donne à Ela⁵, l'impression des ruraux qui, bien que vivant en ville, se comportent comme en campagne, donnant l'impression de ne pas vouloir s'accommoder aux réalités de la ville à travers la pratique de comportements inciviles, créant parfois un climat d'insécurité. Cet afflux des populations des campagnes vers la capitale se justifie selon Njock⁶ conforté par Effa⁷, par la triple colonisation du Cameroun (Germano et Anglo-française), ainsi que le choix de Yaoundé comme capitale politique.

L'insécurité routière étant étroitement liée au transport routier, pousse les auteurs à se pencher sur la politique du transport routier. Ainsi, Bartol⁸ admet que les Etats devraient miser sur le transport routier qui contribue énormément à la mobilité des Hommes et des biens. Ceci induit avec Merlin⁹, la création de plateformes de réflexion constituées de l'ensemble de la collectivité (grand public, usagers professionnels, parlementaires, élus locaux, syndicats et associations) pour planifier des stratégies de développement de ce secteur.

Les questions de l'intérêt de l'activité de mototaxi, ainsi que l'insécurité liée à cette activité, sans oublier la professionnalisation des conducteurs sont également abordées par Recup'action¹⁰, Nforgan¹¹, Pourtier¹² et Beaucire¹³, dont les travaux posent le problème de la non application des textes régissant l'activité de mototaxi à Yaoundé, mettant en cause les critères techniques des engins et l'échec de la politique des pouvoirs publics en la matière.

³ Kamdem Pierre et al. (2010). « 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 d'emploi urbain en Afrique subsaharienne ». <http://www.ville-en-mvt.com.2000>, consulté le 12 mai 2020.

⁴ Nga NdongoValentin (2006). « Phénoménologie de la ville Camerounaise », *Dynamique Urbaine en Afrique noire*. Paris. L'Harmattan.

⁵ Ela Jean Marc (1983). *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala.

⁶ Njock Roméo (2010). *Impact de la pisciculture urbain sur le développement de la ville de Yaoundé*. Mémoire INJS. Yaoundé.

⁷ Effa Oyono Danielle, (2009), *Le drôle de l'Animateur dans la promotion et la vulgarisation du langage de la canne blanche des handicapés visuels des usagers de la route en milieu urbain : le cas de Yaoundé*, Mémoire INJS.

⁸ Bartol Raphaël, (1992). *Les transports routier*, Paris, presse universitaire de France (collection Que sais-je ?).

⁹ Merlin Pierre, (1992). *Géographie des transports*, Paris, Presse universitaire de France.

¹⁰ RECUP'ACTION (2008). Trimestriel d'information, de réflexion et d'échange sur le développement durable, n°14, Décembre 2007- Janvier-Février 2008

¹¹ Nforgan Charles, (2005). «Cameroun: les motos Chinoises désenclavent les campagnes», <http://www.syfia-international.com>. Consulté le 12 Janvier 2020.

¹² Pourtier Roland, (1999), « villes Africaines », Revue bimestrielle, n°8009.

¹³ Beaucir Francis, (1996). *Les transports public et la Ville*, Toulouse, Milan.

1.2. Cadre réglementaire de l'activité de mototaxi au Cameroun

Le décret¹⁴ fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux, dispose que tout conducteur de mototaxi doit remplir les conditions ci-après :

- être âgé de 18 ans au moins ;
- être titulaire d'un permis de conduire de catégorie "A" ;
- la conduite de toute mototaxi est subordonnée au port d'un casque ;
- avoir une Attestation d'assurance en cour de validité.

Ce texte précise par ailleurs les critères techniques et de sécurité des engins.

En plus de ces conditions générales, la zone urbaine en général et Yaoundé en particulier bénéficient des dispositions de l'arrêté¹⁵ délimitant les zones interdites à l'activité de mototaxi à Yaoundé. Cet arrêté confine les mototaxis en zone périphérique de la ville de Yaoundé. En son article 4, il est dit que Les communes en collaboration avec la Communauté Urbaine de Yaoundé sont les gendarmes du respect de ces dispositions.

1.1. Historique du phénomène de mototaxi au Cameroun

C'est par le Nord selon Nyake¹⁶, que la moto a essaimé l'espace camerounais, comme moyen de transport ou de déplacement par l'excellence, des personnes et des biens. Cette intégration a bénéficié à ses débuts de nombreux attributs. A cause de la contrebande qui fait baisser les prix d'achat, la proximité et la porosité de la longue frontière avec le Nigéria, le Cameroun est devenu le point de chute des motos importées ou assemblées au Nigéria. Au début des années 80, Maroua, Garoua, Ngaoundéré, Yagoua, furent les premiers foyers des motos-taxis au Cameroun. La Région de l'Est (Bertoua, Batouri, Yokadouma) a constitué le deuxième foyer des Mototaxis au Cameroun. Ce n'est que dans les années 90 que l'usage de la moto à titre onéreux est intégré dans le transport public dans les Régions du centre et du Cameroun occidental. Ce fut dans un premier temps des cyclomoteurs très légers, moins chers et peu consommateurs de carburant.

1.2. Organisation et Fonctionnement de l'activité de transport par motos

L'activité s'organise autour de plusieurs catégories d'acteurs. Il y a les conducteurs permanents (ceux qui en font leur activité principale), les conducteurs occasionnels (généralement des travailleurs aux petits revenus qui veulent arrondir leur fin de mois), les conducteurs temporaires (ceux qui font le taxi en cas de ralentissement de leur activité principale). Le groupe de conducteurs permanents se subdivise en 2 sous-groupes à savoir, les conducteurs locataires et les conducteurs propriétaires. Mais, indépendamment du type de conducteurs, les formules contractuelles entre le propriétaire et le conducteur sont multiples (location-vente, emploi rémunéré, etc.). Ces conducteurs se recrutent dans toutes les tranches d'âge de la société camerounaise, dont la moyenne se situe entre 16 et 25 ans. Ce sont généralement les exclus du système éducatif sans qualification professionnelle, des travailleurs et des retraités qui trouvent dans la pratique du métier une source de revenus complémentaires pour leurs familles.

L'article 3 du décret fixant les conditions et modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles affectés au transport public des personnes sur le territoire national dispose que l'exploitation des mototaxis est subordonnée à l'obtention d'une licence spéciale de transport de catégorie « spécial mototaxi ». Dans le souci d'assainir et de mieux réglementer le secteur des transports au Cameroun, l'article 5 du décret n° 2004/0607/PM du 17 mars 2004 prévoit que les mototaxis devront désormais desservir les zones périurbaines et rurales.

¹⁴ Décret n° 2008/3447/PM/ du 31 décembre 2008, fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux.

¹⁵ Arrêté N°52 / DELG / CUY / DST / 2006 délimitant les zones interdites à l'activité de mototaxi à Yaoundé

¹⁶ Nyake Ndom Martine Natacha (2013). *Besoins de formation en éducation civique : le cas des motos taximen du quartier Biyem-Assi (tam-tam)*. Monographie INJS. Yaoundé.

2. Méthodologie

Cette section présente d'une part, les participants à l'étude, et d'autre part, les instruments et procédures d'enquête.

2.1. Participants

Les participants à cette enquête sont issus d'une population mère estimée à 1500 sujets, dont les conducteurs de motos de la ville de Yaoundé agréés à un syndicat, les responsables des Mairies des 07 arrondissements que compte la ville, les responsables de la ville de Yaoundé et ceux du Ministère des transports. Sur la base des techniques d'échantillonnage aléatoire simple et à choix raisonné, nous avons sélectionné 350 conducteurs dont 50 par arrondissement ; 14 responsables communaux dont 02 par arrondissement, représentant respectivement le service de la fourrière et la police municipales ; 02 responsables de la Ville et 02 du Ministère des transports. L'échantillon ainsi constitué comporte 368 sujets, soit un taux de représentativité de 24,53%. Les caractéristiques générales de notre échantillon ont été répertoriées dans le tableau suivant :

Tableau 1: répartition de l'échantillon

Typologie	Effectif	Pourcentage	Effectif total
Conducteurs de moto	350	23,33%	368
Responsables communaux	14	0,93%	
Responsables de la ville	02	0,13%	
Responsables du Ministère des Transports	02	0,13%	

Source : Données de terrain, mai 2020.

2.2. Instruments et procédures

L'enquête réalisée dans la période allant de mars 2019 à juillet 2020 a été rendue possible grâce à trois techniques dont, l'observation directe, l'exploitation documentaire et l'entretien semi direct. La recherche documentaire consisté à identifier les sources d'informations relatives à l'activité de transport par moto en milieu urbain. Cette démarche nous a permis de poser l'intérêt de cette recherche. Par la suite, l'observation directe effectuée sur la base d'une grille d'observation, est venue enrichir l'exploitation documentaire, permettant de cerner de façon concrète, les comportements des transporteurs par moto des sept arrondissements de la Ville de Yaoundé. S'agissant de l'entretien semi direct, il a pu se réaliser au travers des conversations moyennant un guide d'entretien. Ces entretiens ont eu lieu avec les responsables de la Ville, ainsi que ceux des Communes d'arrondissement, ainsi que du Ministère en charge des transports. Cette procédure nous a permis de recueillir leurs avis sur les comportements des transporteurs par moto de la ville de Yaoundé, ainsi que les stratégies envisageables pour résoudre ce problème. Pour compléter les données qualitatives, les mêmes préoccupations ont fait l'objet des entretiens de groupe, sous forme de réunions tenues avec ces transporteurs dans les représentations communales de leur syndicat. Les sections qui suivent rendent compte des résultats de l'étude.

3. Résultats

Les résultats déclinent des éléments de connaissance de la ville de Yaoundé, ainsi que le diagnostic du comportement des transporteurs par moto.

3.1. Eléments de connaissance de la ville de Yaoundé

La ville de Yaoundé est un ancien poste militaire de l'époque coloniale qui a été découvert entre 1887 et 1889 par le capitaine Kundt et le lieutenant Taffenbeck, des explorateurs Allemand, au cours d'une mission exploratoire à Kribi. Le nom « Yaoundé » découle d'une traduction approximative des Allemands, du terme « yewondo » qui signifie « la ville et ses habitants ». En janvier 1916, Yaoundé devient la capitale du Cameroun sous mandat français. D'abord, capitale

de l'Etat du Cameroun de 1960 à 1961, Yaoundé est proclamée capitale fédérale lors de la réunification puis, celle de la République Unie en 1972. La ville pour Molo Bomba¹⁷ présente une morphologie fortement marquée par de hauts reliefs sur lesquels s'est installée une population dynamique qui mène d'importantes activités économiques.

Selon le BUCREP¹⁸, deux Camerounais sur trois vivent en ville en 2010 et que les villes de Douala et Yaoundé subissent particulièrement la pression démographique, avec des incidences sur le plan du transport des personnes et des biens.

Yaoundé est de l'avis du MINAT¹⁹, le point de chute des populations rurales et périurbaines majoritairement jeune, en quête d'une vie meilleure. C'est une population cosmopolite représentant les différentes composantes démographiques et culturelles du pays ainsi qu'une grande variété d'étrangers. Ainsi, Essi Ntomba²⁰ estime qu'avec 313 706 habitants en 1976, la population de Yaoundé a augmenté de plus de six fois, atteignant les 1 817 524 habitants en 2005, avec une densité moyenne de 5691 habitants au kilomètre carré. Cette population est inégalement répartie à travers les sept Arrondissements qui constituent la ville.

3.2. Diagnostic du comportement des transporteurs par moto de la ville de Yaoundé

En fonction des saisons, les transporteurs par moto de la ville de Yaoundé se singularisent par leur accoutrement. Un pardessus d'une épaisseur considérable, un manteau ou un blouson, avec aux pieds des bottes d'agriculteurs ou des sandales communément appelées « sans confiance ». En lieu et place d'un casque, ils utilisent les capuchons de leurs pardessus ou manteaux, ou tout simplement une casquette.

A l'observation, et de l'avis de l'ensemble des enquêtés, le comportement des transporteurs par moto suscite des inquiétudes. Ces derniers serpentent la chaussée, se déplaçant à toute vitesse dans tous les sens, sans se préoccuper des autres utilisateurs de la chaussée, des feux de signalisation, des plaques et panneaux d'interdiction ou de limitation de vitesses. Ils empruntent les voies à sens interdit, roulent sur les trottoirs et les terre-pleins. Ces comportements sont à l'origine des nombreux cas de décès et d'accidents graves mentionnés par les responsables du Ministère des Transports, ainsi que du nombre élevé de motos retenues dans la fourrière des municipalités.

Les transporteurs déclarent eux-mêmes que la surcharge leur permet de gagner un peu plus d'argent, afin d'assurer la recette en fin de journée. Mais, ils font observer que les propositions de surcharge viennent parfois des clients qui ne veulent pas se séparer pendant leur trajet. Les raisons qui selon eux justifient ces attitudes sont les suivantes : « On est pressé car, il faut gagner du temps pour travailler un peu plus d'argent » ; « parce que la moto se faufile partout, on avance » ; « l'arrêt au feu brule le carburant » ; « les forces de maintien de l'ordre et les agents de la voirie municipale profitent des feux stop pour se saisir de nos motos ».

Pour ce qui est de l'excès de vitesse et du faufileage sur la chaussée, les conducteurs interviewés sont unanimes que les heures d'affluence du matin et du soir sont les véritables heures de travail. Il faut donc rouler vite et déjouer les embouteillages pour travailler plus d'argent afin d'assurer la recette de la journée ainsi que l'argent du carburant.

Sur la question du port du casque et du gilet que la Commune leur impose, les réponses recueillies sont variées. Les conducteurs (30%) déclarent avoir eu un casque par le passé, contre 70% qui disent en avoir un à domicile, mais ne le portent pas parce qu'il est gênant.

La majorité des transporteurs (63%) ignore la réglementation, ainsi que les documents légaux relatifs à l'exercice de leur métier. Plus de 80% disent n'en avoir pas besoin car avec ou sans papier la voirie vous met en fourrière. Par ailleurs, ils justifient la conduite sous la fatigue et en

¹⁷ Molo Bomba Dieudonné Lumière (2013). *Analyse des facteurs de la résurgence des catastrophes au cameroun : le cas des inondations dans la ville de Yaoundé*. Mémoire INJS, Yaoundé.

¹⁸ BUCREP (2005). 3^e Recensement général de la population et de l'habitat.

¹⁹ MINAT (2002), Rapport sur l'état de la Protection Civile au Cameroun, Manifeste pour la sécurité routière.

²⁰ Essi Ntomba Gérard (2008). « Planification Urbaine au Cameroun : cas de la ville de Yaoundé ». (Présentation du plan Directeur d'Urbanisme de Yaoundé –PDU, horizon 2020).

état d'ébriété par la recherche effrénée du gain nécessaire pour couvrir les charges sociales. Ainsi, ils s'exposent à la consommation des stupéfiants pour y arriver.

3. Discussion

A la lumière de la théorie de Crozier²¹ relative à l'acteur et le système, ce travail présente le transporteur par moto de la ville de Yaoundé comme un *acteur stratège*, capable d'élaborer des *systèmes d'action concrets*, en réponse à la rigidité du système social qui se pose à lui comme une contrainte.

De prime abord, l'on s'interroge sur l'attitude de ces acteurs face à la réglementation qu'ils considèrent comme une contrainte inutile et difficile à respecter. Ensuite, l'on est en droit de s'inquiéter de la place qu'occupe la logique mercantiliste au détriment de la sécurité, poussant les transporteurs à développer des stratégies peu orthodoxes pour assouvir leur soif de gain.

Cependant, s'il est indéniable que le comportement des transporteurs par moto dans la ville de Yaoundé s'inscrit dans le paradigme de l'incivisme, il convient toutefois de relever certains facteurs exacerbateurs de cette pratique. Il s'agit de la faible organisation du secteur caractérisée notamment par un désordre manifeste en termes de non identification des professionnels, des secteurs et des trajectoires, le laxisme et la complicité des agents de maintien de l'ordre et des agents de la commune. A ces tares s'ajoutent les exigences d'entretien des engins, sans oublier le mauvais état des routes et la concurrence parfois déloyales de certains conducteurs d'automobiles.

Les transporteurs par moto estiment alors qu'il est difficile, dans les conditions normales, d'exercer cette activité sans violer la réglementation.

Pourtant, il semble évident qu'une organisation rationnelle au sens de Weber de cette activité pourrait en améliorer le visage. Les questions de surcharge, d'excès de vitesse et de faufileage, principales stratégies adoptées pour gagner assez d'argent, et causes majeures des problèmes liés à la pratique de ce métier, pourraient avec une meilleure organisation, trouver une solution durable et en faire une activité rentable.

4. Suggestions

Face à l'ampleur des dégâts causés par les accidents de la route que l'Assemblée Générale des Nations Unies a adopté la résolution A/62/L43 sur la sécurité routière, et a fait de la période 2011-2020, « Décennie d'action pour la sécurité routière ». A cet effet, elle interpelle ses Etats membres à mettre sur pieds des actions favorisant la gestion des infrastructures, la sécurité des véhicules, et la formation des usagers à la sécurité routière, et aux premiers soins en cas d'accidents, à la rééducation des handicapés. Il est dès lors judicieux de formuler des suggestions globales visant la participation de tous les acteurs dont, les pouvoirs publics, les collectivités locales, les usagers de la route et la société civile.

- l'amélioration du réseau routier, sa matérialisation et son entretien afin de réduire au maximum les accidents de circulation.
- le renforcement des mesures d'octroi des licences de transport, et l'application des sanctions prévues contre les individus déviants.
- le renforcement de l'enquête de moralité, pour écarter de l'activité de transport urbain tous les individus dangereux,
- l'instauration du permis à points serait certainement aussi une astuce efficace pour calmer les ardeurs des transporteurs.
- la construction sur la chaussée d'une voie uniquement réservée à la circulation des motocycles.
- La révision du niveau des impôts liés à l'activité de motos-taxis pour encourager les exploitants à s'acquitter de leur devoir et fonctionner dans la légalité.

²¹ Crozier Michel, Friedberg Erhard (1977). *L'acteur et le système*, Paris, Seuil.

- Le renforcement de la collaboration entre la Ville, les communes d'arrondissements avec les autorités de police et de gendarmerie, pour améliorer la fluidité de la circulation dans les villes et accroître la protection des usagers sur la voie publique.
- le renforcement du contrôle de conformité des pièces administratives et des conditions techniques de l'engin pour l'exploitation des motocycles à titre onéreux.
- la construction des espaces de stationnement pour mototaxis désengorgerait certains carrefours. La construction des dos d'ânes sur certains axes réduirait la vitesse des conducteurs.
- La synergie d'action entre services centraux, collectivités locales et les syndicats et associations de moto-taximen,
- l'éducation des usagers de la route, avec l'implication de la société civile. Ces sensibilisations peuvent se faire dans les quartiers, les structures d'enseignement primaire, secondaire, supérieur et professionnelles,
- l'instauration de programmes officiels d'éducation à la sécurité routière au primaire et au secondaire, avec la mise à contribution des moyens de communication comme la télévision, la radio et les affiches, qui sont autant de techniques qui peuvent permettre la sensibilisation des usagers. Des campagnes de grande envergure peuvent aussi être organisées autour des événements sportifs ou culturels.
- Les structures non étatiques nationales et internationales devraient également être impliquées dans la lutte contre l'insécurité routière. En termes de suggestion, nous invitons les ONG, les compagnies d'assurance, les élites locales et les institutions internationales telles la Banque mondiale, à s'impliquer d'avantage dans le financement et le soutien des campagnes de lutte contre l'insécurité routière. Des financements pour la subvention de la distribution des casques, des gilets d'identification de la commune et la formation des chauffeurs peuvent par exemple être soutenus par ces structures.

Conclusion

Le transport urbain est un enjeu majeur du développement de toute société soucieuse de son épanouissement et de sa compétitivité en cette ère de la mondialisation. Dans cette perspective, l'activité de transport par motos constitue une opportunité pour la jeunesse en ce début de XXI^{ème} siècle. C'est ainsi que ce travail nous a amené à nous interroger sur le comportement incivique des transporteurs par motos de la ville de Yaoundé. Les résultats que nous avons obtenus au terme de l'enquête menée auprès des parties prenantes de ce secteur d'activités, montrent d'une part que pour des raisons multiples, ces conducteurs brillent par un comportement incivique dans la pratique de leur métier. D'autre part, ces pratiques sont exacerbées par des facteurs externes à ces conducteurs. Des propositions ont alors été formulées dans le sens de l'amélioration de l'offre de service du secteur de transport par motos dans la ville de Yaoundé, à travers notamment la réorganisation du secteur, avec en bonne place la formation des acteurs.

Références bibliographiques

- Arrêté N°52 / DELG / CUY / DST / 2006 délimitant les zones interdites à l'activité de mototaxi à Yaoundé
- Bartol Raphaël, (1992). *Les transports routier*, Paris, presse universitaire de France (collection Que sais-je ?).
- Beaucir Francis, (1996). *Les transports public et la Ville*, Toulouse, Milan.
- BUCREP (2005). 3^e Recensement général de la population et de l'habitat.
- Crozier Michel, Friedberg Erhard (1977). *L'acteur et le système*, Paris, Seuil.
- Décret n° 2004/0607/PM du 17 mars 2004 prévoit que les mototaxis devront désormais desservir les zones périurbaines et rurales
- Décret n° 2008/3447/PM/ du 31 décembre 2008, fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux.

- Effa Oyono Danielle, (2009), *Le drôle de l'Animateur dans la promotion et la vulgarisation du langage de la canne blanche des handicapés visuels des usagers de la route en milieu urbain* : le cas de Yaoundé, Mémoire INJS.
- Ela Jean Marc (1983). *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala.
- Essi Ntomba Gérard (2008). « Planification Urbaine au Cameroun : cas de la ville de Yaoundé ». (Présentation du plan Directeur d'Urbanisme de Yaoundé –PDU, horizon 2020).
- Guillaume Bernard, Frédéric Monéra (2015). *L'instruction civique pour les nuls*. Edition First. Coll Pour Les Nuls. Sciences humaines et sociales.
- Kamdem Pierre et al. (2010). « 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 d'emploi urbain en Afrique subsaharienne ». <http://www.ville-en-mvt.com.2000>, consulté le 12 mai 2020.
- Merlin Pierre, (1992). *Géographie des transports*, Paris, Presse universitaire de France.
- MINAT (2002), Rapport sur l'état de la Protection Civile au Cameroun, Manifeste pour la sécurité routière.
- MINJEC (2013). Référentiel national d'éducation civique et d'intégration nationale
- Molo Bomba Dieudonné Lumière (2013). *Analyse des facteurs de la résurgence des catastrophes au cameroun : le cas des inondations dans la ville de Yaoundé*. Mémoire INJS, Yaoundé.
- Nforgang Charles, (2005). «Cameroun: les motos Chinoises désenclavent les campagnes», <http://www.syfia-international.com>. Consulté le 12 Janvier 2020.
- Nga NdongoValentin (2006). « Phénoménologie de la ville Camerounaise », *Dynamique Urbaine en Afrique noire*. Paris. L'Harmattan.
- Njock Roméo (2010). *Impact de la pisciculture urbain sur le développement de la ville de Yaoundé*. Mémoire INJS. Yaoundé.
- Nyake Ndom Martine Natacha (2013). *Besoins de formation en éducation civique : le cas des motos taximen du quartier Biyem-Assi (tam-tam)*. Monographie INJS. Yaoundé.
- Pourtier Roland, (1999), « villes Africaines », Revue bimestrielle, n°8009.
- RECUP'ACTION (2008). Trimestriel d'information, de réflexion et d'échange sur le développement durable, n°14, Décembre 2007- Janvier-Février 2008.