

République du Cameroun

Paix – Travail - Patrie



Republic of Cameroon

Peace-Work-Fatherland

Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population
Central Bureau of Census and Population Studies

BP : 12932 Yaoundé

E-mail : contact@bucrep.cm

Tél. / fax : (237) 22 20 30 71

Site Web : www.bucrep.cm

**RAPPORT NATIONAL SUR L'ETAT DE LA
POPULATION - *EDITION 2017***

**ACTIVITE DE MOTOTAXI DANS LES CHEFS-LIEUX DE REGIONS DU
CAMEROUN**

AVANT-PROPOS

Le Bureau Central des Recensements et des Études de Population (BUCREP) a le plaisir de vous présenter l'édition 2017 du Rapport National sur l'État de la Population au Cameroun qui porte sur l'« **Activité de mototaxi dans les chefs-lieux de région du Cameroun** ».

Cette étude a pour objectif principal de mieux cerner l'activité de mototaxi dans le contexte camerounais afin de fournir des informations utiles à la formulation des stratégies appropriées pour un meilleur encadrement de ladite activité.

L'étude revêt ainsi un double intérêt, scientifique et politique. Du point de vue de la production scientifique, elle contribue à mieux documenter le sujet. Sur le plan politique, elle participe, à travers des informations fournies, à apporter des éclairages nouveaux sur l'activité de mototaxi et à proposer des axes d'intervention en vue d'une meilleure régulation de ce secteur.

Le BUCREP adresse ses sincères remerciements à tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette étude.

SOMMAIRE

LISTE DES TABLEAUX	V
LISTE DES FIGURES ET GRAPHIQUES	VI
SIGLES ET ABREVIATIONS	VII
RESUME	VIII
ABSTRACT	X
INTRODUCTION GENERALE.....	1
1. Contexte et justification de l'étude	1
2. Problématique de l'étude.....	3
3. Questions de recherche.....	4
4. Objectifs de l'étude	4
5. Intérêt de l'étude	5
6. Plan de l'étude	5
PREMIERE PARTIE : ENVIRONNEMENT DE L'ACTIVITE, CADRE THEORIQUE ET ASPECTS METHODOLOGIQUES	6
CHAPITRE I : ENVIRONNEMENT DE L'ACTIVITE DE MOTOTAXI	7
1.1 Environnement économique et social	7
1.2 Cadre réglementaire	9
CHAPITRE II : CADRE THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE	13
2.1. Revue de la littérature	13
2.2. Cadre conceptuel	15
2.3. Méthodologie de l'étude.....	16
DEUXIEME PARTIE : PROFIL DES CONDUCTEURS DE MOTOTAXI ET CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITE	20

CHAPITRE III. PROFIL DES CONDUCTEURS DE MOTOTAXI DANS LES CHEFS-LIEUX DE REGION DU CAMEROUN.....	21
3.1. Age des conducteurs de mototaxi	21
3.2. Niveau d'instruction des conducteurs de mototaxi	22
3.3. Responsabilité familiale du conducteur de mototaxi	23
3.4 Religion	25
3.5 Région d'origine	26
3.6 Raisons d'entrée dans l'activité de mototaxi.....	29
3.7 Statut de propriété de la moto.....	32
3.8 Perspectives d'avenir dans l'activité	35
CHAPITRE IV : CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITE DE MOTOTAXI	37
4.1 Ampleur de l'activité.....	37
4.2 Non-respect de la réglementation en vigueur	38
4.3 Non-respect des dispositions du code de la route	43
4.4 Risques liés à la pratique de l'activité de mototaxi.....	44
4.5 Retombées économiques liés à l'activité de mototaxi.....	50
4.6 Actions à mettre en place en vue d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de mototaxi	58
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	60
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	62
ANNEXE 1 : Questionnaire de l'enquête.....	66
ANNEXE 2 : Une méthode d'analyse essentiellement descriptive	74
ANNEXE 3 : Autres résultats.....	77

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 : Répartition du personnel de terrain par chef-lieu de région.	17
Tableau 3.1 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par diplôme le plus élevé.	23
Tableau 3.2 : Répartition des conducteurs de mototaxi enquêtés par nombre de personnes à charge.	25
Tableau 3.3 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par région d'origine selon le chef-lieu de région où ils exercent leur activité.	28
Tableau 3.4 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par raisons d'entrée dans l'activité par groupe d'âges.....	30
Tableau 3.5 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par raisons d'exercice de l'activité de mototaxi selon le diplôme le plus élevé.	30
Tableau 3.6 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison d'exercice de l'activité selon la ville d'enquête.....	31
Tableau 3.7 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi par statut de propriété de la moto selon le groupe d'âges.....	32
Tableau 3.8 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut de propriété de la moto selon le niveau d'instruction.	33
Tableau 3.9 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par situation d'activité antérieure selon le statut de propriété de la moto.	34
Tableau 3.10 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut de propriété de la moto selon la ville.....	34
Tableau 3.11: Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par perspective d'avenir dans l'activité selon le statut de propriété de la moto.....	35
Tableau 4.1: Nombre de motocyclettes mises en circulation entre 2009 et 2013.	38
Tableau 4. 2: Estimation du nombre de motos à partir des statistiques d'immatriculation de 2007 à 2011.....	38
Tableau 4.4 : Revenu mensuel moyen des conducteurs de mototaxi par chef-lieu de région selon le groupe d'âges.....	51
Tableau 4.6 : Recette nette journalière moyenne par ligne de travail, ancienneté dans la profession et lieu de pratique de l'activité.	54
Tableau 4.8: Répartition (%) des conducteurs de mototaxi par investissement réalisé selon la ville de travail....	57
Tableau 4.9 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi par suggestion formulée pour améliorer leur condition de travail.	58
Tableau A.2a. Répartition des effectifs des modalités des variables retenues pour le profilage des conducteurs de mototaxi en règle ou en infraction.....	74
Graphique A.1. Histogramme de fréquences des valeurs propres.....	75
Tableau A2b : Pôles et contributions des variables-modalités.....	76
Tableau A3.: Répartition des conducteurs de mototaxi par niveau d'instruction, région et période de travail selon la non possession de certains documents officiels exigibles.....	77

LISTE DES FIGURES ET GRAPHIQUES

Figure 2.1 : Schéma conceptuel de l'activité de mototaxi.....	15
Graphique 3.1 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par groupe d'âges.....	22
Graphique 3.2 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par niveau d'instruction.....	22
Graphique 3.3 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par situation matrimoniale.....	24
Graphique 3.4 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut dans le ménage.....	24
Graphique 3.5: Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut d'occupation du logement d'habitation.....	25
Graphique 3.6: Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par religion pratiquée.....	26
Graphique 3.7 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison d'entrée dans l'activité.	29
Graphique 3.8: Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison d'entrée dans l'activité.	32
Graphique 4.1 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi enquêtés ne respectant pas la réglementation en vigueur.....	39
Graphique 4.2 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi travaillant au centre-ville des chefs-lieux de région.....	40
Graphique 4.3 : Niveau de non-respect des dispositions réglementaires par chef-lieu de région.	42
Graphique 4.4 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi enquêtés ne respectant pas des règles du code de la route.....	43
Graphique 4.5 : Variation régionale du non-respect du code de la route.	44
Graphique 4.6 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi ayant été victime d'au moins un accident de circulation selon la ville d'enquête.....	45
Graphique 4.7 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés ayant eu un accident par conséquence subie.....	46
Graphique 4.8 : Proportion (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés ayant souffert d'une maladie consécutive à l'exercice de leur activité.....	46
Graphique 4.9 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi victimes d'agressions par ville d'enquête.	47
Graphique 4.10 : Répartition (%) de conducteurs de mototaxi victimes d'agressions par type d'agression.....	48
Graphique 4.11 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi victimes d'agressions par ville d'enquête selon le type d'agression.....	49
Graphique 4.12 : Rupture ou séparation conjugale depuis l'entrée dans l'activité.....	50
Graphique 4.13 : Rupture ou séparation conjugale depuis l'entrée dans l'activité.....	50
Graphique 4.14 : Revenu mensuel moyen des conducteurs de mototaxi par ancienneté dans l'activité.....	52
Graphique 4.15 : Recette nette journalière moyenne des conducteurs de mototaxi par chef-lieu de région.	52
Tableau 4.5 : Recette nette journalière moyenne des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut de propriété de la moto.	53
Tableau 4.7 : Répartition (%) des enquêtés selon leur opinion sur l'amélioration de leurs conditions de vie....	54
Graphique 4.16 : Proportions (%) d'enquêtés dont les conditions de vie se sont améliorées.	55
Graphique 4.17 : Profil des conducteurs de mototaxi selon que l'activité de mototaxi a contribué ou non à l'amélioration des conditions de vie.	56

SIGLES ET ABREVIATIONS

AFCM	: Analyse Factorielle des Correspondances Multiples
BEPC	: Brevet d'Etudes du Premier Cycle
BTS	: Brevet de Technicien Supérieur
BUCREP	: Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population
CEP	: Certificat d'Etudes Primaires
CNPS	: Caisse Nationale de Prévoyance Sociale
COCIMECAM	: Compagnie Commerciale d'Importation et d'exploitation au Cameroun
CUD	: Communauté Urbaine de Douala
CUY	: Communauté Urbaine de Yaoundé
DSCE	: Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
DUT	: Diplôme Universitaire de Technologie
ECAM 4	: Quatrième Enquête Camerounaise auprès des Ménages
FCFA	: Franc de la Coopération Financière en Afrique
FEICOM	: Fonds Spécial d'Equipement et d'Intervention Intercommunale
INS	: Institut National de la Statistique
MINATD	: Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation
MINEPAT	: Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
MINTRANS	: Ministère des Transports
MT	: Mototaxi
OMS	: Organisation Mondiale de la Santé
PME	: Petites et Moyennes Entreprises
PMI	: Petites et Moyennes Industries
PNUD	: Programme des Nations Unies pour le Développement
RMM	: Revenu Mensuel Moyen
SAMU	: Service d'Aide Médical d'Urgence
SMIG	: Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti
SAR	: Section Artisanal et Rural
SM	: Section ménagère

RESUME

L'activité de mototaxi connaît un plein essor au Cameroun particulièrement dans les grandes villes. Le phénomène est né dans les régions septentrionales (Adamaoua, Extrême-Nord et Nord) et s'est progressivement généralisé dans les autres régions du pays, au début des années 1990 à la faveur des facteurs tant conjoncturels que structurels (crise économique et vent de démocratisation). Les différentes mesures prises en vue de réguler cette activité notamment le décret du Premier Ministre de juillet 2013, sont faiblement appliquées. Bien que cette activité génère de nombreux emplois directs et indirects, elle est source de diverses préoccupations majeures pour les pouvoirs publics.

Fort de ce constat, le Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population (BUCREP) dont l'une des prérogatives est d'élaborer chaque année, un Rapport National sur l'Etat de la Population, a porté son attention sur cette question avec pour objectif principal de mieux cerner l'activité de mototaxi dans le contexte camerounais afin de fournir des informations utiles à la formulation des stratégies appropriées pour un meilleur encadrement de ladite activité.

Pour y parvenir une enquête par questionnaire a été réalisée auprès d'un échantillon de 1898 conducteurs de mototaxi répartis dans les 10 chefs-lieux de région du Cameroun. Les données recueillies ont été traitées et analysées par des méthodes statistiques quantitatives principalement des analyses bivariées, des régressions logistiques et des analyses factorielles.

Les résultats obtenus révèlent que, plus de trois quarts des conducteurs de mototaxi enquêtés sont des jeunes âgés entre 15 et 34 ans, avec un âge moyen de 30,2 ans. Cette activité regorge en majorité des jeunes ayant un niveau d'instruction peu élevé (60,6% de niveau primaire au plus), contrairement à l'imagerie populaire ; de plus elle attire peu de diplômés de l'enseignement supérieur (3,4% des enquêtés). Par ailleurs, cette étude montre que, la plupart des enquêtés arrivent à assumer leurs responsabilités familiales : 36,9% sont mariés, 80,4 % sont chefs de ménage, avec plus de 6 personnes à charge (19%). En ce qui concerne les motifs d'entrée dans l'activité, ils sont de trois ordres : la difficulté d'accès à un autre emploi (36,6%), l'insertion facile (27,0%) et la source de revenu supplémentaire (27,0%). S'agissant de la durée du travail et du gain, les conducteurs de mototaxi travaillent en moyenne 6 jours par semaine, pendant en moyenne 11 heures par jour et ont un gain journalier moyen de 5040 FCFA. Par ailleurs, pour ce qui est du volet sécuritaire, près de 45% des conducteurs de mototaxi déclarent avoir eu au moins un accident durant l'exercice de leur activité. Parmi ces accidents, 5% se sont soldés par un décès. Les deux grandes agglomérations du pays (Douala et Yaoundé) sont celles où les conducteurs de mototaxi respectent le moins les dispositions réglementaires. En termes de perspective, un peu plus de 80% des conducteurs de mototaxi ont déclaré envisager un changement d'activité et seulement 10% envisagent d'y rester et 10% restent indécis. Comme actions proposées à l'Etat pour améliorer leur

cadre de travail, près de 20% des conducteurs de mototaxi souhaitent l'amélioration de la voie publique, 20% évoquent la limitation des contrôles et tracasseries (police, mairie, syndicat) et 19% souhaitent la baisse des taxes, impôts et carburant. Sont également citées la facilitation de l'obtention des documents administratifs (12%), l'affiliation à la CNPS, l'interdiction de l'activité aux mineurs et la sensibilisation (8%).

Enfin, les principales recommandations sont les suivantes : (i) rendre obligatoire la formation des conducteurs de mototaxi dans les auto-écoles ; (ii) renforcer l'éducation et les campagnes de sensibilisation en direction des conducteurs de mototaxis, en vue de combattre les comportements à risque liés à l'exercice de cette activité ; (iii) faciliter l'obtention des pièces exigibles aux conducteurs de mototaxi ; (iv) renforcer le dispositif d'encadrement de l'activité de mototaxi à travers la mise en œuvre effective des textes d'application pris au niveau de chaque collectivité territoriale décentralisée ; (v) faciliter l'organisation de l'activité syndicale des mototaxis suivant ses différents corps de métiers à savoir : propriétaires, conducteurs et autres métiers connexes ; (vi) renforcer et améliorer le système de collecte et d'analyse des données sur l'activité de mototaxi ; (vii) améliorer la voirie urbaine ; (viii) s'affilier à la CNPS ; (ix) respecter les lois et règlements encadrant la profession ; (x) s'organiser en syndicat par branche d'activité dans le secteur.

ABSTRACT

Commercial motorbike activities in Cameroon are booming especially in big towns. These activities started existing in the northern regions (Adamawa, Far North and North) and gradually spread to the other parts of the country in the early 1990s owing to economic and structural factors (economic crisis and the democratization wind). Various measures aimed at regulating the said activities, especially the Prime Ministerial Decree of July 2013, are not strictly implemented whereas, on the strength of the impact and extent of these activities, in terms of direct and indirect jobs as well as the nuisance they produce, they have become a major worry to the powers that be.

On the basis of the foregoing, the Central Bureau of the Census and Population Studies (BUCREP), within the framework of one of its statutory missions, which is the yearly production of State-of-the-population report, focused its attention on the said worry. The main aim of this study is to better grasp the nature of commercial motorbike activities in the Cameroonian context so as to provide data which is useful for formulating appropriate strategies for a better handling of these activities.

In order to attain the said aim, a questionnaire-based survey was conducted with a sample of 1898 commercial motorbike riders distributed in the 10 regional headquarters of Cameroon. Data obtained was processed and analysed based on quantitative statistical methods (mainly bivariate analyses, logistic regression and factor analyses).

The salient findings of this study show that over three-quarters of surveyed commercial motorbike riders are young people aged between 15 and 34 years (with an average age of 30.2 years). The activity is packed with young people who have a low educational level (60.6% of them have attained at most the primary level). Contrary to popular opinion, the said activity attracts just a few higher education graduates (3.4% of the respondents). Most of the respondents take care of their families : 36.9% of them are married, most of them (80.4%) are household heads and almost 19% of them have over 6 persons to take care of in each case]. The reasons for carrying out the commercial motorbike activity are the difficulty in obtaining other jobs (36.6%), the ease to carry out the said activity (27.0%) and the need to have an additional source of income (27.0%). On average, commercial motorbike riders each work within 6 days per week and 11 hours per day. They each have an average daily profit of 5 040 CFA frs. Furthermore, as concerns almost 45% of commercial motorbike riders, each one of them claims that he had been involved in at least one accident. Among the accidents concerned, 5% ended up in deaths. The two big towns in Cameroon (Douala and Yaounde) are the towns in which commercial motorbike riders least comply with the law. As concerns the future, slightly over 80% of commercial motorbike riders intend to change their activity while only 10% wish to stay in commercial motorbike riding. Almost 20% of them wish to see

an improvement - by government - in the road network while another 20% wish to see an end to checks and worries (police, councils, trade unions); 19% wish to obtain tax and charges reductions as well as fuel price reductions. Furthermore, 12 % are for the easing of the procedure to obtain documents while 8% are for CPNS subscription, the prohibition of commercial motorbike riding by minors and sensitization.

Lastly, the main recommendations are as follows : (i) render compulsory the training of commercial motorbike riders in driving schools ; (ii) strengthen the education and sensitization campaigns targeting commercial motorbike riders so as to fight against risky attitudes in their activity ; (iii) ease the obtainment of their documents ; (iv) strengthen the framework regulating commercial motorbike riding, through the effective application of implementing instruments at the level of each decentralized territorial unit ; (v) ease the organization of commercial motorbike trade union activities based on the various corps involved(owners, riders and other related groups) ; (vi) strengthen and improve the system for collecting and analysing data on commercial motorbike riding ; (vii) improve the urban road network ; (viii) provide CPNS subscriptions ; (ix) comply with the legislation governing the sector ; (x) set up a trade union based on sub-activities.

INTRODUCTION GENERALE

Conformément à ses missions statutaires relevant des études de population, le BUCREP s'est intéressé au phénomène des mototaxis dans le cadre de l'élaboration du Rapport National sur l'Etat de la Population, Edition 2017.

1. Contexte et justification de l'étude

Comme l'a souligné Pochet & *al.* (2017), l'analyse de la genèse des mototaxis est nécessaire pour saisir les enjeux et les défis actuels de cette activité. L'intérêt pour les mototaxi remonte aux travaux de recherche de Marchais qui s'est intéressé au Béninois Ahotin Jules, pionnier dans l'activité de transport à moto à titre commercial en Afrique. Celui-ci a offert pendant 15 ans, ses services aux vendeuses de nourritures traditionnelles dans la ville de Porto-Novo (Marchais, 2009). Aussi, de par sa proximité de ce pays avec le Nigéria, pays de provenance de ces motos, cette activité s'est propagée dans le reste du pays (Agossou, 2004). Après avoir conquis le Bénin, l'activité de mototaxi s'est répandue au Togo, au Nigéria avant d'arriver au Cameroun et vers d'autres pays africains. D'autres événements s'inscrivant dans la perspective socioéconomique, ont servi de catalyseurs au développement des mototaxis.

A la fin des années 70, du fait des difficultés économiques, plusieurs béninois furent refoulés dans de nombreux pays d'Afrique à l'instar du Congo-Brazzaville, du Gabon et du Nigéria. Dans leurs mouvements de retour, beaucoup ont pris avec eux des motos (Agossou, 2004). Lorsque la crise économique a atteint son point culminant à la fin des années 80, plusieurs entreprises, dont celles des transports urbains, sont tombées en faillite laissant de nombreux individus, notamment les jeunes, dans le chômage et la pauvreté. La plupart de ces jeunes se sont alors insérés dans l'activité de mototaxi.

Depuis la fin des années 80, du fait de la crise économique beaucoup de secteurs stratégiques ont été abandonnés dans les pays d'Afrique subsaharienne cédant ainsi la place à l'économie informelle qui s'est considérablement développée. Par ailleurs, au regard de la configuration actuelle des villes africaines caractérisées par l'état calamiteux de la voirie, l'absence ou le non-respect des plans de circulation ou de développement des villes, seules les mototaxis sont mieux adaptées à la circulation (Briod, 2011).

En plus de cette crise économique, les pays d'Afrique subsaharienne jusqu'alors dirigés par des régimes monopartites, se sont arrimés petit à petit à la pluralité politique et aux libertés publiques. Cela a donné lieu à des vagues de manifestations pacifiques ou violentes. Dans ce contexte d'incertitudes politiques couplées aux difficultés économiques et financières, seule l'activité de mototaxi a pu prospérer (Diaz Olvera & *al.*, 2007).

Prisé en Afrique de l'Ouest (Togo, Nigéria, Niger, etc.), ce moyen de transport connaît de plus en plus un essor en Afrique Centrale. Au Congo Brazzaville et en République Démocratique du Congo, ce mode de transport s'est imposé au début des années 2000

et supplé désormais une offre de transport urbain constituée essentiellement de minibus très peu confortables (Kumar, 2011).

Au Cameroun, l'activité de mototaxi s'est rapidement développée, à la faveur de certains facteurs tant structurels que conjoncturels. Dès leur début, les premières mototaxis étaient confondues à l'usage du transport personnel. Bien que leur utilisation comme transport public ne soit pas encore envisagée dans les différents textes administratifs et réglementaires, l'activité existait déjà de manière informelle. En effet, le phénomène est né dans les régions septentrionales (Adamaoua, Extrême-Nord et Nord) à la suite de la submersion du marché par des motos en provenance du Nigeria à moindre coût. Après les régions septentrionales, c'est dans la région de l'Est que cette activité va prospérer. Ce n'est que vers la fin des années 1990 que ce mode de transport sera usité dans les régions du Centre et de la partie occidentale du pays, à la faveur des événements socioéconomiques et du vent de démocratisation, (Kaffo & *al.*, 2007). Avec la crise économique de la fin des années 1980, ayant induit entre autres, la baisse du pouvoir d'achat des ménages, la perte d'emploi et le chômage de nombreux jeunes, l'activité s'est imposée comme une niche de création d'emplois. Quelques années après son émergence, on peut alors s'interroger sur la situation de cette activité.

Au début des années 1990, l'activité de mototaxi connaît un essor considérable dans la ville de Douala. En effet, l'opérateur économique Célestin Tagou, promoteur de la société « Tout Pour Moto », décide de prêter ses motos à des jeunes désœuvrés originaires de Mbouda dans l'Ouest du Cameroun, contre le versement journalier d'une somme de 2000 FCFA jusqu'au remboursement total du coût de la moto. Cette transaction qui a ainsi permis à de nombreux jeunes de disposer à leur compte d'un important outil de production, fut appelée « work and pay » (Kalieu, 2016).

Face à la faillite du transport public urbain et à la défaillance de l'Etat à développer les moyens de transport adéquats (Djouda Djouda, 2014), la moto est apparue comme une alternative efficace et pratique pour les populations de Douala. Le contexte de troubles socio-politiques de cette période a considérablement contribué à l'expansion de cette activité. Pendant les « villes mortes » à Douala, des opérations de désobéissance civile et fiscale avaient été lancées et consistaient en l'interdiction de circuler et en la fermeture systématique des lieux de commerce tous les jours en dehors des week-ends. Faute de moyens de transport, les propriétaires de motos ont saisi cette occasion pour se lancer dans le transport des populations, afin de faciliter aussi bien les déplacements des particuliers que des militaires. Personne ne se doutait alors que ces événements allaient constituer le point de départ d'une activité qui occupe aujourd'hui, une place centrale dans le quotidien des populations, aussi bien en milieu urbain que rural (Kalieu, 2016).

Les mototaxis sont quotidiennement empruntées par les populations pour plusieurs raisons : la densité du trafic (embouteillages) ; l'état désastreux des voiries ; l'offre de transport public formel limitée ; le coût relativement plus faible comparativement aux autres moyens de transport en commun conventionnels tels que le bus ou le taxi. Les conducteurs de taxi et autres conducteurs de bus de ramassage font ainsi face à la rude

concurrence des mototaxis, ce qui laisse craindre la disparition de ces modes conventionnels de transport en commun, et par là la fragilisation de l'offre de transport (Pochet & *al.*, 2017).

Malgré les avantages de cette activité, elle est également en partie responsable de la pollution atmosphérique à travers la production des gaz à effets de serre (Pochet & *al.*, 2017 ; Kumar, 2011). Cette pollution de l'air est liée à l'utilisation fréquente du carburant de mauvaise qualité, issu de la contrebande, par les mototaxis (Briod, 2011).

En 2003, le coût induit par la pollution de l'air à Douala, essentiellement du fait des transports, a été évalué à 1 milliard de FCFA (Sahabana, 2011). Ce niveau élevé de pollution est responsable de l'augmentation des maladies cardio-respiratoires et même cutanées qui crèvent les budgets, déjà rétrécis des ménages et de l'Etat (Boco, 2015). Par ailleurs, l'exercice de cette activité dans les villes et les campagnes, est également source de nuisances sonores (bruits et vrombissants des moteurs, utilisation non justifiée du klaxon, etc.) et a des effets néfastes sur la santé.

2. Problématique de l'étude

Bien que l'activité de mototaxi génère de nombreux emplois directs et indirects, elle est source de nuisances diverses. Elle est ainsi devenue une préoccupation majeure pour les pouvoirs publics dont les multiples tentatives de régulation ont plutôt conduit à des résultats mitigés.

L'activité de mototaxi peut être analysée sous différents angles : d'abord, comme une réponse aux difficultés d'insertion des jeunes sur le marché du travail. En effet, avec la crise économique, il a fallu compter sur l'inventivité et la créativité de ces jeunes chômeurs qui se sont jetés en grand nombre dans l'activité de mototaxi. Du fait de l'existence de faibles barrières à l'entrée, de nombreux jeunes, qualifiés ou non, s'y sont déversés. L'activité de mototaxi leur permet ainsi de s'insérer rapidement et facilement dans le marché de l'emploi (Sahabana, 2006), les seules conditions étant simplement de détenir une moto et de savoir s'en servir.

Cette activité offre par ailleurs d'autres débouchés, en termes de métiers connexes pour les fournisseurs de motos, réparateurs, garagistes, fournisseurs de pièces détachées, laveurs de moto, vendeurs d'accessoires de carburant frelaté ou bon marché appelé « zouazoua » issu de la contrebande en provenance du Nigéria. Ces activités sont principalement exercées par des jeunes diplômés ou non, généralement à la recherche d'un premier emploi. On y retrouve également des moins jeunes, des individus ayant perdu leur emploi et des jeunes ruraux en quête d'un mieux vivre en ville.

Cette activité peut ensuite être considérée comme une réponse à l'accès difficile des populations aux moyens de transport en commun dans les grandes villes. L'activité de mototaxi est ainsi devenue, au fil du temps, un moyen de transport public en plein essor au Cameroun, en général et particulièrement dans les grandes villes. Considérée au début des années 90 comme une activité subsidiaire, elle se positionne aujourd'hui

comme une composante complémentaire qui cherche à pallier les lacunes du système de transport formel, qui ne dessert pas toujours uniquement les zones difficilement accessibles. C'est ce qui justifie l'actuelle spatialisation des modes de transport populaires qui jouent un rôle de régulateur dans la desserte de la ville. L'essor de ce mode de déplacement contribue à la recomposition de l'espace urbain.

Enfin, il est important de s'intéresser aux profils des conducteurs de mototaxi et à leurs conditions de travail, du fait de l'essor de l'activité et de son importance grandissante. En effet, malgré les tentatives de régulation mises en place par le Gouvernement, l'activité de mototaxi continue de s'exercer en marge des lois et réglementations. Ces motos assurent pourtant le transport des personnes pour près de 95% dans les villes secondaires, près de 40% à Douala et environ 30% à Yaoundé. Ce taux avoisine 80% dans les capitales régionales du grand Nord que sont Ngaoundéré, Garoua et Maroua (Bekolo Minkoumou, 2006). Cette étude s'inscrit dans cette dernière perspective d'analyse.

3. Questions de recherche

La question centrale est la suivante : comment comprendre l'activité de mototaxi au Cameroun ? Cette question de départ induit d'autres questions de recherche à savoir :

- Quelle est l'ampleur du phénomène?
- Comment est organisée l'activité des mototaxis?
- Quelles sont les conditions dans lesquelles s'exerce cette activité?
- Quel est le profil des conducteurs de mototaxis?

La production scientifique sur le transport à motos demeure faible, bien que relevant des dynamiques urbaines et du développement du secteur informel en Afrique. La grande majorité de ces études n'ont pas eu une portée nationale, se limitant à une ou deux villes. De même que l'intérêt pour le profil des conducteurs de mototaxi qui demeure peu documenté.

4. Objectifs de l'étude

Cette étude a pour objectif principal de mieux cerner l'activité de mototaxi dans le contexte camerounais afin de fournir des informations utiles à la formulation des stratégies appropriées pour un meilleur encadrement.

De manière spécifique, il sera question de :

- présenter le profil sociodémographique et économique des conducteurs de mototaxi ;
- mesurer l'ampleur du phénomène dans les 10 chefs-lieux de région;
- décrire l'organisation de l'activité dans les communes;
- décrire les conditions dans lesquelles s'exerce l'activité.

5. Intérêt de l'étude

Cette étude revêt un double intérêt, à la fois scientifique et politique. La production scientifique sur le transport à motos est constituée majoritairement de thèses de doctorat et de quelques articles dans diverses disciplines allant de la sociologie à la géographie en passant par l'anthropologie. Du point de vue politique, cette étude pourrait, au travers des informations fournies, apporter des éclairages nouveaux sur l'activité de mototaxi et de proposer des axes d'intervention en vue d'une meilleure régulation de ladite activité.

6. Plan de l'étude

Pour atteindre les objectifs fixés ; la présente étude s'articule autour de deux parties. La première partie porte sur les éléments de contexte, le cadre théorique et les aspects méthodologiques. Elle se décline en deux chapitres : le premier portant sur l'environnement de l'activité de mototaxi au Cameroun et le deuxième sur le cadre théorique et la méthodologie. La deuxième partie traite d'une part des profils des conducteurs de mototaxis dans le troisième chapitre, et d'autre part, des conditions d'exercice de l'activité de mototaxi dans les chefs-lieux de région du Cameroun, dans le quatrième chapitre.

PREMIERE PARTIE : ENVIRONNEMENT DE L'ACTIVITE, CADRE THEORIQUE ET ASPECTS METHODOLOGIQUES

De phénomène marginal qu'elle était au départ au cours des années 70, l'activité de mototaxi s'impose actuellement comme mode de transport incontournable et comme source d'emplois pour la jeunesse camerounaise. Aussi l'Etat, dans ses missions régaliennes, a-t-il entrepris de réglementer cette activité. La première partie de cette étude présente ainsi, dans son premier chapitre, l'environnement de l'activité de mototaxi au Cameroun (cadres réglementaire et institutionnel, environnement socioéconomique, etc.). Le deuxième chapitre décrit les aspects théoriques et méthodologiques de l'étude.

CHAPITRE I : ENVIRONNEMENT DE L'ACTIVITE DE MOTOTAXI

L'environnement de l'activité de mototaxi au Cameroun s'est construit au fil du temps. L'essor de ce travail a permis de répondre aux besoins d'insertion socio-économique des jeunes, ce qui a nécessité de ce fait, des mesures d'encadrement des pouvoirs publics. Ce premier chapitre se consacre donc, dans un premier temps, à la description de l'environnement économique et social de l'activité de mototaxi et, dans un second temps à l'analyse du cadre réglementaire de cet exercice.

1.1 Environnement économique et social

Les conditions de vie des populations sont tributaires de l'évolution de l'économie camerounaise (BUCREP, 2012). Cette dernière a connu dans la deuxième moitié des années 80 une phase de forte récession, en partie imputable à la chute des cours des matières premières, qui a entraîné la baisse des recettes en devises et par conséquent, le déficit de la balance des paiements engendrant ainsi l'accumulation de la dette tant intérieure qu'extérieure.

En 1995, le Cameroun renoue avec la croissance économique, qui s'est avérée très peu créatrice d'emplois. En effet, selon le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE), entre 1984 et 1991, le niveau de l'emploi a baissé de 10 % et le taux de chômage a atteint 17 % en 1995, frappant avec plus d'acuité les femmes et les jeunes. Cette croissance s'opère dans un contexte de libéralisation politique et du marché du travail, à l'origine de l'essor du secteur informel et en particulier de l'activité de mototaxi. Mais, cette situation n'a pas empêché l'éradication du chômage et du sous-emploi. Ainsi, en 2001, la moyenne nationale du taux de chômage est de 7,9 % ; en milieu urbain, ce taux est plus élevé et atteint 18,9 % (MINEPAT/PNUD). Cependant, depuis 2008, le Gouvernement a initié un certain nombre de mesures visant à résorber le chômage des jeunes. Celles-ci demeurent néanmoins insuffisantes, dans la mesure où, les emplois pourvus relèvent du secteur public. Or la majorité de la population active est employée dans le secteur informel et précisément dans l'informel agricole. En effet, le secteur informel présente de faibles barrières à l'entrée (Lewis, 1954; Harris & Todaro, 1970), ce qui permet ainsi à de nombreux jeunes au chômage de trouver un emploi, peu stable soit-il, mais leur permettant de subvenir à leurs besoins quotidiens.

Les Enquêtes nationales sur l'Emploi et le secteur informel réalisées par l'Institut National de la Statistique en 2005 et 2010 soulignent que, la situation de l'emploi au Cameroun ne peut mieux s'appréhender que par la prise en considération du sous-emploi. Le sous-emploi s'analyse au Cameroun sous deux formes : le sous-emploi visible qui touche 14,8% de la population active occupée et le sous-emploi invisible qui affecte

63,7% des actifs occupés, particulièrement les femmes¹. Globalement donc, le sous-emploi affecte 71,9% de la population active et les jeunes diplômés de l'enseignement supérieur (Bac + 2 minimum) sont les plus touchés.

Cette situation est consécutive aux mesures d'austérité qui ont entraîné : la déflation d'une masse importante d'agents de l'Etat et à la baisse drastique des salaires (Zé, 2007), au gel des recrutements dans les Collectivités Territoriales Décentralisées², et à l'incapacité du secteur privé³ à densifier ses activités pour absorber la part de la population au chômage. L'incapacité du secteur public et du secteur privé à absorber les contingents croissants de demandeurs d'emploi a profondément changé la nature du chômage depuis le début des années 2000⁴ liant inextricablement la problématique du chômage à celle de l'insertion socioprofessionnelle des jeunes, plus spécifiquement des jeunes diplômés. A cet effet, le Gouvernement à travers la loi n°2010/001 du 13 avril 2010 portant promotion des Petites et Moyennes Entreprises (PME), s'est engagé à alléger les charges fiscales afin de permettre à celles-ci de s'installer, de croître et de favoriser l'auto-emploi.

Au regard des indicateurs de niveau de vie dans le pays, on note que, la pauvreté se généralise au sein des populations. En effet, les résultats de la quatrième Enquête Camerounaise auprès des Ménages ont montré que, près de 38 individus sur 100 continuent de vivre en-dessous du seuil de pauvreté en 2014, dont 87% sont en milieu rural et 63% des ménages du secteur informel agricole. Selon la même source, le nombre de pauvres est passé de 6,2 millions en 2001 à 7,1 millions en 2007 pour se situer à 8,1

¹Institut National de Statistique (2011), *Jeunes et marché du travail au Cameroun en 2010*, Rapport de la 2^{ème} Enquête nationale sur l'emploi et le secteur informel.

² Les communes à effectif pléthorique avaient reçu du MINATD l'ordre non seulement de réduire leurs effectifs, mais également de ne plus procéder aux recrutements. Du fait de l'arrêt des subventions de l'État, elles ne parvenaient plus à payer le personnel en place; certaines se sont ainsi retrouvées à accumuler des arriérés de salaires de 6 mois, 9 mois, voire plus. Cependant, malgré cette situation de crise et l'injonction du MINATD d'arrêter les recrutements, plusieurs maires ont adopté la formule des emplois temporaires, sans respecter les dispositions de la loi sur le statut de temporaire. C'est ainsi que l'on peut retrouver aujourd'hui dans les communes des personnes qui sont « temporaires » depuis 5, 8 ans, sans que jamais leurs situation n'ait été revisitée. Pareille situation s'observe également dans certains ministères et entreprises parapubliques. Cette formule d'emploi temporaire est à l'origine d'une forte précarisation de l'emploi dans l'administration publique.

³Cf. Jean-Joël Aerts, Denis Cogneau, Javier Herrera, Guy de Monchy et François Roubaud (sous la direction), (2000). *L'économie camerounaise : un espoir évanoui*, Paris, Karthala, pp. 94-97. Dans la décennie 1990, le taux de chômage était une fonction décroissante du capital humain. La catégorie des personnes en chômage se recrutait parmi les sous-scolarisés. Mais la tendance s'inverse à partir de la décennie 2000. Sont désormais les plus touchés par le chômage, la catégorie des jeunes diplômés de l'enseignement supérieur.

⁴En principe, les mesures prises par l'Etat pour réduire son personnel auraient dû s'accompagner de mesures complémentaires visant à restructurer et à renforcer la capacité d'employeur du secteur privé afin qu'il puisse absorber une bonne partie des fonctionnaires licenciés par l'État. Mais c'est tout le contraire qui se produit : les entreprises privées frappées par la crise, asphyxiées par la pression fiscale, incapables de « *maintenir un niveau d'activités satisfaisant pour conserver les emplois* » ont-elles aussi ; été contraintes de compresser leur personnel, quand elles n'ont pas tout simplement déclaré faillite, augmentant ainsi le chômage et accentuant la pauvreté monétaire. Cf. MINEPAT/PNUD, op. cit., résumé exécutif.

millions en 2014. Les femmes sont beaucoup plus touchées par la pauvreté et sont contraintes d'élaborer des stratégies de survie pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille au travers de la pluriactivité et des petits métiers dans le secteur informel. De plus, on observe une faible couverture des programmes et mesures de protection sociale, de même qu'un faible accès des populations aux services sociaux de base. Au demeurant, le coût de la vie est relativement plus élevé que le niveau de revenus des ménages.

Ainsi, c'est dans ce contexte de crise, de pauvreté, de la persistance de l'informel de la dégradation des moyens de transport et des infrastructures que se structure l'activité de mototaxi autour de plusieurs métiers connexes, à l'instar de :

- l'importation des motos ainsi que leurs consommables principalement des pays asiatiques comme la Chine⁵ ;
- la mécanique moto ;
- la vente de pièces détachées ;
- la laverie.

1.2 Cadre réglementaire

Le cadre réglementaire de l'activité de mototaxi se met en place progressivement depuis 1975. L'évolution de ce cadre réglementaire est présentée ci-après.

1.2.1 Décrets organisant l'activité de mototaxi

Le décret n°75/650/PM du 16 février 1975 est le tout premier visant à régulariser l'activité de mototaxi (Njiélé, 2012). Par la suite, le décret n°94/033/PM du 02 février 1994 insiste davantage sur les infractions liées à l'exercice de l'activité de mototaxi et sur les sanctions encourues. Quant au décret n°95/650/PM du 16 novembre 1995, il fixe les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux. Ce texte abroge les dispositions contraires du décret précédent. Il définit le concept de « mototaxi » et, détermine les conditions requises pour être conducteur de mototaxi ainsi que celles à remplir par la mototaxi, en ses articles 9 et 10. Ainsi, concernant le conducteur de mototaxi, il doit être âgé de 18 ans au moins et titulaire du permis de conduire de catégorie A.

Pour ce qui est de la mototaxi elle-même, elle doit être équipée :

- d'une paire de pose-pieds,
- de deux rétroviseurs,
- de deux places assises,

⁵Ketch's International et COCIMECAM sont les principaux importateurs et distributeurs de motos au Cameroun.

- de dispositifs d'éclairage et de signalisation,
- de dispositifs de freinage,
- d'avertisseurs sonores,
- de deux casques,
- d'une boîte à pharmacie.

Par ailleurs, toute mototaxi est soumise à une visite technique périodique.

Les infractions aux dispositions ci-dessus sont punies conformément à l'article 369 du Code Pénal. Le décret n°2004/0607/PM du 17 mars 2004 viendra compléter le décret n° 95/650/PM du 16 novembre 1995 dans la perspective de définir les conditions d'accès aux professions de transport routier et d'auxiliaires de transport routier.

Lorsqu'en février 2008 éclate ce que la presse locale a appelé « les émeutes de la faim »⁶, le décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 permettra de poursuivre les réformes de l'activité de mototaxi. Ce texte abroge et réaménage les conditions de même que les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux dans les zones périurbaines et rurales sur l'ensemble du triangle national. En ses articles 6 à 18, il dispose qu'il faut:

- avoir une licence spéciale de transport de catégorie S2 ;
- s'inscrire au registre des transports par moto ;
- obtenir auprès de la délégation départementale des transports ou une autre autorité compétente une carte de transport public routier ;
- établir un certificat de visite technique auprès d'un organisme agréé ;
- établir une police d'assurance auprès d'une compagnie d'assurance agréée,
- s'acquitter du droit de timbre automobile (vignette) ;
- s'acquitter de l'impôt libérateur.

Quant au conducteur de mototaxi, il doit remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 18 ans au moins ;
- être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie « A » ;
- être titulaire d'un certificat de capacité de la catégorie « MT ».

Par ailleurs la moto en service doit remplir les conditions ci-après :

- être immatriculée par le service territorialement compétent du Ministère chargé des transports ;
- posséder un numéro d'identification attribué par la commune de ressort du lieu d'exploitation ;

⁶Ces émeutes éclatent suite à une augmentation de 2,5 % du prix du carburant, ce qui a entraîné une série de manifestations à travers le pays

La moto doit en outre disposer :

- d'un réservoir de carburant peint en jaune ;
- d'un siège à deux places, y compris celle du conducteur ;
- de deux paires de pose pieds ;
- d'un trousseau de dépannage ;
- de deux rétroviseurs ;
- d'un dispositif complet d'éclairage et de signalisation ;
- d'un dispositif de freinage fonctionnel ;
- d'un casque pour le conducteur ;
- d'un casque pour le passager ;
- d'un pare choc avant et arrière.

En outre, le conducteur de mototaxi (communément appelé conducteur de mototaxi ou « bend-skineur » doit porter un gilet 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 et d'identification de la mototaxi. Cette tenue permet l'identification rapide du conducteur de mototaxi et joue également un rôle en faveur de la sécurité routière. Le non-respect de ces dispositions expose les contrevenants à des sanctions conformément à l'article R369 du code pénal (Njiélé, 2012; République du Cameroun, 2008).

1.2.2 Reconnaissance institutionnelle

Le point culminant de la reconnaissance institutionnelle de l'activité de mototaxi a été le discours du Président de la République à la jeunesse le 10 février 2013 dont un extrait est repris ci-après.

« Aux seconds [Conducteurs de mototaxi] 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 tout simplement 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. ».

De plus, il a instruit aux administrations concernées, de travailler à mieux structurer cette activité. A cet effet, le 30 juillet de la même année, le Premier Ministre, Chef du Gouvernement a concrétisé cette instruction présidentielle par la signature d'un texte

qui définit la mototaxi comme tout véhicule d'autopropulsion à deux roues, sans remorque, affecté au transport public de personnes.

Conclusion partielle

Au fil des années, l'activité de mototaxi est devenue incontournable dans le transport des personnes et de biens en zones urbaine, périurbaine et rurale au Cameroun. La situation économique du pays ; favorable à son essor, a conduit à sa réglementation. Mais, beaucoup reste encore à faire notamment en matière d'organisation de la profession et de la formation de tous les acteurs intervenant dans ce domaine. La suite de cette étude va surtout se focaliser sur les conducteurs de mototaxi. Le deuxième chapitre de cette première partie va ainsi porter sur quelques aspects théoriques et méthodologiques, indispensables pour mieux appréhender et comprendre la pratique de l'activité.

CHAPITRE II : CADRE THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE

Ce chapitre apporte d'une part, des éléments de clarification théorique et conceptuelle et d'autre part décrit la démarche méthodologique de collecte, de traitement et d'analyse des données.

2.1. Revue de la littérature

Cette revue de la littérature se focalise sur les caractéristiques socioéconomiques des conducteurs de mototaxi et les conditions d'exercice de leur activité. Elle servira de socle dans les choix des processus devant conduire à une meilleure compréhension de l'activité.

2.1.1 Processus d'acquisition de l'outil de travail

L'une des difficultés auxquelles font face les conducteurs de motos est d'acquérir leur outil de travail. Bien que les prix de ces engins aient connu une importante baisse avec l'arrivée de nombreuses marques chinoises, il n'est pas toujours facile de déboursier une somme d'argent évaluée à environ 350 à 500 mille francs CFA, pour acheter une moto neuve. Raison pour laquelle les conducteurs de mototaxi ne sont donc pas toujours propriétaires de leurs engins (Djouda Djouda, 2014). C'est notamment le cas où le propriétaire, généralement une connaissance ayant d'autres activités professionnelles et possédant parfois un parc important, confie la moto, avec un contrat légal signé, à un conducteur. Ce dernier a pour obligation de rapporter un montant hebdomadaire fixe au propriétaire, toutes les dépenses de la moto étant à sa charge. Au bout d'une période arrêtée à l'avance, la moto reviendra en propriété au conducteur. Pour le propriétaire, le retour sur investissement, avec une marge de 100%, est la plupart du temps réalisé en un peu moins d'un an. La durée de vie moyenne d'une moto tournant autour de quatre ans, le conducteur en disposera pour les trois dernières années (Sahabana, 2006). Ainsi, nombre d'entre eux louent la moto d'un investisseur, le plus souvent sous une forme s'apparentant au crédit-bail, le « work and pay » (Djouda Djouda, 2014). Ces versements se font au jour le jour, le conducteur travaillant six jours sur sept pour atteindre son objectif » (Kaffo & *al.*, 2007), sur une période convenue de commun accord. A la fin de cette période, la moto, souvent en mauvais état, lui revient (Pochet & *al.*, 2017). Une autre option est celle du « self payment ». Selon cette option, le conducteur prend une moto en location et considère le supplément de sa recette journalière, frais de location, de carburant et de subsistance exclus, comme son salaire.

2.1.2 Durée journalière de travail

Les acteurs de cette profession travaillent généralement 6 jours sur 7 (Djouda Djouda, 2014 ; Ouyi, 2016). Dans ses travaux, Sahabana Maidadi (2006) cite par exemple le cas de Bertin, qui « travaille tous les jours de 7 heures à 19 heures. Il s'octroie une pause d'une ou deux heures à la mi-journée sous un manguier, non loin de son arrêt ».

2.1.3 Mototaxi : activité accidentogène

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)⁷, la Région Afrique enregistre le taux d'accidents mortels le plus élevé au monde (26,6 accidents mortels pour 100 000 habitants), alors qu'elle a le taux de motorisation le plus faible (46,6 véhicules pour 1 000 personnes, contre 510,3 véhicules pour 1000 personnes dans la Région européenne).

L'article de Radio N'Deke Luka en Centrafrique rend compte de la recrudescence des accidents de circulation routière dans ce pays⁸. Les statistiques présentées dans cet article montrent également que 15 à 20 cas d'accidents de circulation qui se produisent par jour sont imputables aux conducteurs de mototaxis. Les victimes de ces accidents s'en sortent généralement avec des bras et/ou jambes cassés. En raison de ces risques d'accident, cette activité a été interdite par les autorités de Lagos dans une partie de cette ville du Nigéria selon les propos rapportés par la télévision France 24 du 26 avril 2012⁹. Selon les chiffres recueillis en 2014 au SAMU de Korhogo en Côte d'Ivoire par exemple, sur 519 accidentés enregistrés, 301 concernaient les mototaxis. Ce chiffre est passé en 2015 à 800 sur un total de 1469 victimes enregistrées. Dans le même ordre d'idées, d'après les chiffres recueillis au Service des Urgences Chirurgicales de l'Hôpital Central de Yaoundé, de janvier à décembre 2014, sur 4 957 accidents enregistrés sur la voie publique, 731 sont imputables aux mototaxis, soit 14,7%. En 2015, sur les 3 254 accidents enregistrés sur la voie publique de janvier à décembre, 406 impliquent les engins à deux roues, soit 12,7%. Ces chiffres sont sous-estimés dans la mesure où il s'agit tout simplement d'« accidents de la voie publique » sans que ne soit précisé le type d'engin impliqué. Par ailleurs, avec la mise en service du Centre des urgences de Yaoundé (CURY) en juin 2015, certaines victimes ne s'orientent plus vers le Service des Urgences Chirurgicales. De même, d'autres victimes préfèrent se diriger vers les centres de santé informels et les tradipraticiens.

L'activité de mototaxi est donc fortement accidentogène¹⁰. Les causes de cette recrudescence d'accidents sont à rechercher non seulement dans le non-respect des règles de la circulation routière mais aussi dans la consommation de stupéfiants et autres drogues dures à l'exemple du Tramadol¹¹. Les résultats de l'étude d'Amadou (2014) auprès d'un échantillon de 274 conducteurs de mototaxis de la ville de Garoua montrent que la prévalence de la consommation du Tramadol chez les conducteurs de mototaxi était de

⁷ OMS (2017), Rapport de situation sur la mise en œuvre de la décennie d'actions pour la sécurité routière dans la région Africaine

⁸ Article du 25 février 2016 disponible sur : <https://www.radiondekelula.org>

⁹ Disponible sur : <https://observers.france24.com/fr/20120426-habitants-lagos-disparaitre-motos-taxis-okadas-traffic-circulation-nigeria-syndicat-interdiction-grève-ikeja>

¹⁰ A l'instar de ces pays, le Cameroun enregistre aussi des accidents de motos-taxis sur ses routes. On compte ainsi de plus en plus de morts et de blessés. Plusieurs facteurs expliquent la survenance de ces accidents : le mauvais état de la voirie et des infrastructures routières, mais aussi, les comportements à risques des conducteurs de motos-taxis. Leurs engins à deux roues offrent ainsi un spectacle presque théâtral du fait de la surcharge des clients ou des bagages. Aussi entend-t-on généralement dans le jargon populaire au Cameroun parler de moto-taxi « bachée », pour faire allusion au fait que trois, quatre personnes, voire plus, empruntent une même moto.

¹¹ Par la suite, le terme « tramol » sera utilisé en lieu et place du tramadol, pour coller au camerounisme.

63,8% en 2014. Parmi ceux-ci, 96 % consommaient cette drogue au quotidien dont 61,5% avec une fréquence d'au moins deux fois par jour.

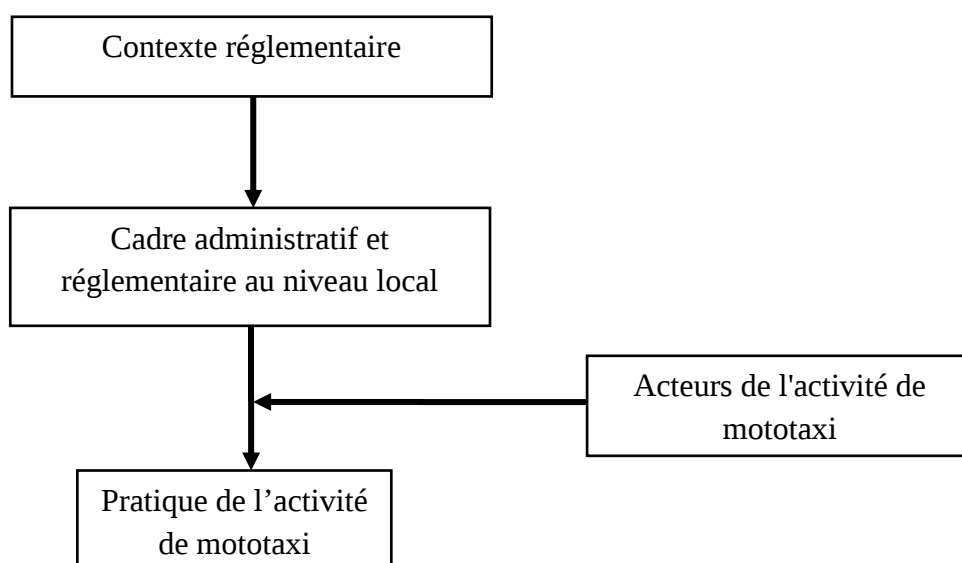
Selon la même étude, 42,0 % de l'échantillon consomment de l'alcool, 51,7% le tabac, 17,0% des psychotropes et 19% une drogue traditionnelle appelée « soukouday ».

En plus d'être indexés du fait des accidents de la circulation qu'ils occasionnent, les conducteurs de mototaxis sont également accusés, à tort ou à raison, de jouer un rôle majeur dans la montée de la criminalité (Tassou, 2018).

2.2. Cadre conceptuel

Pour comprendre l'activité de mototaxi au Cameroun, on doit la replacer dans ses contextes réglementaire et local. On pourrait ainsi supposer que la pratique de l'activité de mototaxi dépendrait d'une part, des conditions administratives et réglementaires mises en place pour sa régulation et, d'autre part des caractéristiques des individus attirés par cette activité. Cette hypothèse de base peut être résumée par le schéma ci-après.

Figure 2.1 : Schéma conceptuel de l'activité de mototaxi.



Source : Enquête sur l'activité des mototaxis, BUCREP 2017.

Le contexte réglementaire détermine le cadre dans lequel s'exerce l'activité de mototaxi. Le chapitre 1 a décrit dans ses grandes lignes les textes réglementaires en vigueur. Ces derniers constituent en fait des indicateurs du contexte réglementaire.

Le cadre administratif et réglementaire au niveau local (la commune) définit, conformément à la réglementation en vigueur, les conditions à remplir pour l'exercice de l'activité de mototaxi (l'immatriculation au niveau de la commune, le port du gilet, etc.). C'est dans ce cadre réglementaire établi que s'exerce aujourd'hui l'activité de mototaxi. Il est donc important dans la chaîne causale établie de prendre en compte les acteurs qui concourent à

l'animation de l'activité. Ces acteurs doivent s'inscrire dans la réglementation en vigueur d'une part et les exigences du transport public d'autre part. La pratique de l'activité de mototaxi est l'exercice du transport aussi bien en milieu urbain qu'en milieu rural, à titre onéreux, des usagers et des biens sur un engin à deux ou trois roues.

Les analyses des profils des conducteurs de mototaxi et des conditions d'exercice de leur activité permettront de vérifier certaines hypothèses communément véhiculées dans la société camerounaise.

Ces analyses seront consacrées à la vérification des hypothèses ci-après :

- en raison des efforts physiques qu'elle nécessite, l'activité de mototaxi est réservée aux jeunes ;
- l'exercice de l'activité de mototaxi vise à subvenir aux besoins du ménage ;
- l'activité de mototaxi est exercée en priorité par les jeunes peu ou pas instruits ;
- les conducteurs de mototaxis ne respectent pas la réglementation en vigueur ;
- les conducteurs de mototaxi des chefs-lieux de région sont majoritairement originaires de la région.

La présente étude se limite aux chefs-lieux de régions et se fonde sur les données issues d'une enquête spécifique réalisée à cet effet, dont la méthodologie est décrite par la suite.

2.3. Méthodologie de l'étude

2.3.1 Population-cible

La population de référence de cette étude est constituée des conducteurs de mototaxi.

2.3.2 Echantillonnage

Ne disposant pas d'une base de sondage qui permette d'avoir les effectifs de conducteurs de mototaxi par commune, le mode de tirage par choix raisonné a été privilégié. Les individus ont été enquêtés sur les principaux sites de stationnement des motos. Il y a lieu de relever que, l'échantillon a été tiré de manière à ce que tous les sites y soient représentés. En raison des contraintes budgétaires, du temps et de la précision recherchée, une cinquantaine de questionnaires a été administrée par arrondissement, soit au moins 5 conducteurs de mototaxi par site.

2.3.3 Outils de collecte

Les données ont été recueillies par le biais d'un questionnaire pour les conducteurs de mototaxi. Il est composé des questions fermées, semi-ouvertes et ouvertes, du fait de la nature quantitative de l'enquête. Ce questionnaire a permis de collecter des informations au travers de certaines variables regroupées en cinq grands modules :

- Caractéristiques sociodémographiques de l'enquêté ;
- Parcours biographique du conducteur de mototaxi ;

- Situation professionnelle ;
- Insécurité liée à l'activité ;
- Implications de l'activité sur la vie des enquêtés ;
- Perspectives d'avenir.

2.3.4 Déroulement de la collecte des données

La collecte des données s'est déroulée aux mois de mars et avril 2017, sur une période de deux semaines dans toutes les communes des chefs-lieux de région, à l'exception de celle de Douala 6ème (Manoka) fortement enclavée.

Tableau 2.1 : Répartition du personnel de terrain par chef-lieu de région.

Chef-lieu de région	Nombre d'arrondissements	Nombre d'agents	Nombre de superviseurs
Ngaoundéré (Adamaoua)	3	2	2
Yaoundé (Centre)	7	4	2
Bertoua (Est)	3	2	2
Maroua (Extrême-Nord)	3	2	2
Douala (Littoral)	5**	4	2
Garoua (Nord)	3	2	2
Bamenda (Nord-Ouest)	3	2	2
Bafoussam (Ouest)	3	2	2
Ebolowa (Sud)	2	2	2
Buea (Sud-ouest*)	1	2	2
Ensemble des chefs- lieux	33	20	18

Source : Enquête sur l'activité des mototaxis, BUCREP 2017.

* La ville de Buéa bien que chef-lieu de région, n'a qu'une seule commune.

** L'arrondissement de Douala VIème (Manoka) n'a pas été pris en compte.

2.3.5 Définition de quelques concepts

Les conducteurs de mototaxi ont différents statuts. Si certains sont propriétaires de l'engin, d'autres en revanche sont locataires, salariés, en situation de location-vente ou encore des « doubleurs/lanceurs ».

On dira qu'un conducteur de mototaxi est propriétaire de son engin, lorsque la moto qu'il conduit lui appartient et qu'il en dispose donc à sa guise.

Le locataire est tout conducteur de mototaxi qui aura conclu un contrat écrit ou verbal, formel ou non avec le propriétaire de l'engin, l'obligeant à lui verser une partie des gains de son activité selon une périodicité bien déterminée.

Un conducteur de mototaxi sera considéré comme salarié, lorsqu'il aura conclu un contrat écrit ou verbal, formel ou non avec le propriétaire de l'engin, l'obligeant à lui verser la totalité des recettes d'activité, en contrepartie d'un salaire perçu suivant une périodicité bien déterminée à l'avance.

Un conducteur de mototaxi sera considéré en situation de location-vente, lorsqu'il aura conclu un contrat écrit ou verbal, formel ou non avec le propriétaire de l'engin, l'obligeant à verser une partie des gains de son activité selon une périodicité bien déterminée, avec la garantie qu'à une échéance fixée, l'engin lui appartiendra.

On dira enfin qu'un conducteur de mototaxi est « doubleur/lanceur », lorsqu'il aura conclu un contrat tacite avec le conducteur principal de l'engin, l'autorisant à travailler pendant ses heures de repos en contrepartie d'un gain subsidiaire.

2.3.6 Méthodes de calcul du revenu mensuel moyen

Lors de l'enquête, il a été mesuré les recettes nettes (revenu journalier) de la dernière et de l'avant-dernière journée de travail de chaque conducteur de mototaxi.

Ce revenu journalier étant la différence entre la recette de la journée et l'argent déboursé pour la consommation de carburant, les petites réparations et le cas échéant le versement des frais de location au propriétaire de la moto.

Pour tenir compte du fait que certaines charges d'exploitation ne sont pas systématiquement journalières, consigne avait été donnée aux agents enquêteurs de ramener toutes les dépenses à une périodicité journalière¹². A titre d'exemple, si un conducteur de mototaxi verse 15.000Fcfa par semaine à son patron et travaille en moyenne 6 jours dans la semaine, la location journalière de la moto sera égale à $15\,000/6$. Ce qui vaudra 2500 FCFA

Le revenu hebdomadaire est la recette nette journalière moyenne multiplié par le nombre de jours de travail de chaque individu dans la semaine.

Le revenu mensuel individuel est le revenu journalier multiplié par le nombre de jours de travail de chaque individu dans le mois.

Le revenu mensuel moyen est une moyenne arithmétique pondérée des revenus mensuels des conducteurs de mototaxis.

2.3.7 Traitement et techniques d'analyse des données

Le traitement des données a débuté avec la vérification et le codage des questionnaires et le cas échéant la correction d'éventuelles erreurs. Par la suite, les données collectées sur le terrain ont été saisies dans un masque généré avec le logiciel CS PRO. Les données saisies ont par la suite été apurées. Des tableaux ont été produits pour des besoins spécifiques d'analyse.

L'analyse des données a consisté à produire des tableaux statistiques simples et à produire une analyse multivariée descriptive et explicative. Ces analyses ont été faites au moyen des logiciels SPSS, STATA et SPAD/CSPro pour l'analyse factorielle des correspondances multiples.

¹² Il est probable que certains agents enquêteurs n'aient pas respecté cette consigne. Ce qui pourrait dans certains cas, justifier le niveau relativement élevé du revenu journalier déclaré.

Conclusion partielle

Au terme de ce chapitre 2, les orientations d'analyse ont été posées. Le développement conceptuel a permis d'énoncer quelques hypothèses à vérifier. L'enquête a été réalisée auprès de 1898 conducteurs de mototaxi dans les 10 chefs-lieux de région. L'approche quantitative, aux travers des méthodes d'analyse descriptive sera privilégiée. La deuxième partie de cette étude présentera les résultats desdites analyses. Il reste entendu que l'échantillon de l'enquête n'est pas représentatif. De ce fait, toute tentative d'extrapolation serait hasardeuse.

DEUXIEME PARTIE : PROFIL DES CONDUCTEURS DE MOTOTAXI ET CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITE

Dans la deuxième partie, il sera question de présenter les résultats de l'enquête de terrain menée auprès d'un échantillon de 1898 conducteurs de mototaxi dans les 10 chefs-lieux de région. L'analyse des données issues de cette enquête portera dans un premier temps sur le profil des conducteurs de mototaxi et dans un second temps, sur les caractéristiques et les conditions d'exercice de leur activité.

CHAPITRE III. PROFIL DES CONDUCTEURS DE MOTOTAXI DANS LES CHEFS-LIEUX DE REGION DU CAMEROUN

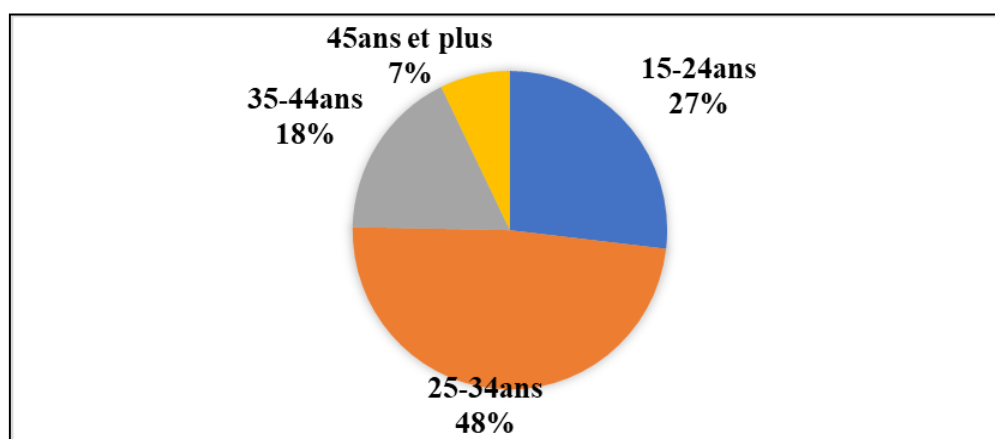
Les études déjà menées en Afrique et notamment au Cameroun sur les mototaxis se sont très peu intéressées à la description du profil des conducteurs de ces engins. Pourtant, ces informations sont tout aussi utiles pour éclairer les prises de décision politique que pour organiser et accompagner cette activité, en vue de sa formalisation. L'objectif de ce chapitre est de dresser le profil socioéconomique et démographique des conducteurs de mototaxi d'une part, et leur typologie suivant certaines caractéristiques d'autre part. On note qu'au moment de la réalisation de cette enquête tous les conducteurs de mototaxi enquêtés étaient de sexe masculin, au Cameroun. Cela implique que, l'activité de mototaxi est uniquement pratiquée par les hommes, par conséquent l'analyse par sexe n'est donc pas envisageable dans cette étude.

3.1. Age des conducteurs de mototaxi

Dans les grandes villes camerounaises, les conducteurs de mototaxi se recrutent dans presque toutes les tranches d'âges de la population active. Cette activité requiert toutefois des conditions physiques robustes, raison pour laquelle elle attire davantage de jeunes. Ainsi, trois quarts (75,4 %) des conducteurs de mototaxi enquêtés ont un âge compris entre 15 et 34 ans et l'âge moyen est de 30,2 ans. La recherche d'un premier emploi, la précarité et la rareté des emplois sont le fondement de la concentration des jeunes dans ce secteur d'activité qui représente pour eux une niche d'emplois.

Au Cameroun, l'âge légal pour avoir le permis de conduire de catégorie A correspondant à la moto est de 16 ans minimum. Or, l'enquête a révélé que, certains conducteurs de mototaxi (0,26%) n'avaient pas encore atteint cet âge requis précisément dans les villes de Maroua et Ngaoundéré. Loin d'être considéré comme une situation marginale, une attention devrait être portée sur le respect des dispositions réglementaires pour mieux contrôler l'âge d'entrée dans cette activité.

Graphique 3.1 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par groupe d'âges.



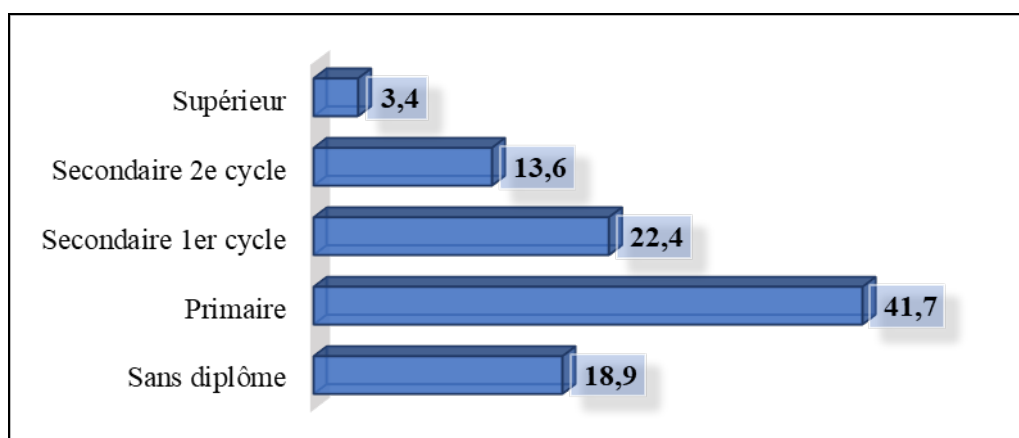
Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

D'un autre côté, on observe une proportion non négligeable de personnes âgées de 45ans et plus (7,2%). Dans cette catégorie, on retrouve notamment des chômeurs de longue durée qui, faute de mieux, se sont rabattus sur l'activité de mototaxi. Les résultats de l'enquête révèlent également que, 1,1% de conducteurs de mototaxi interrogés avaient plus de 55 ans. Cela pourrait s'expliquer par leurs difficultés de réinsertion dans des activités moins rudes. Ils deviennent alors conducteurs de mototaxi à défaut d'un meilleur travail et pour la survie.

3.2. Niveau d'instruction des conducteurs de mototaxi

L'enquête révèle que, parmi les conducteurs de mototaxi, on retrouve aussi bien des personnes sans niveau d'instruction que des diplômés de l'enseignement supérieur. L'activité est toutefois dominée par les individus du niveau d'instruction primaire (41,7%) et ceux du niveau secondaire 1er cycle (22,4%). Ceux qui n'ont aucun niveau d'instruction représentent 18,9%.

Graphique 3.2 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par niveau d'instruction.



Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

En effet, comme l'illustre le graphique ci-dessus, cette activité attire plus les personnes de faible niveau d'instruction. Plus le niveau d'instruction est élevé, plus la propension à devenir conducteur de mototaxi est faible. Contrairement aux idées reçues, l'activité de mototaxi reste encore marginale pour les diplômés de l'enseignement supérieur. On observe ainsi que, le passage du primaire au secondaire premier cycle réduit de presque un tiers la propension à devenir conducteur de mototaxi. Dépassé la classe de terminale, l'intérêt pour l'activité de mototaxi devient relativement marginal (tableau 3.1). Le léger accroissement observé chez les détenteurs d'un baccalauréat reflèterait les difficultés d'insertion dans le secteur formel¹³.

Tableau 3.1 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par diplôme le plus élevé.

Diplôme le plus élevé	Effectifs	Proportion (%)
Sans diplôme	359	18,9
CEP	792	41,7
Attestation SAR/SM	28	1,5
BEPC/CAP	397	20,9
Probatoire	95	5,0
Baccalauréat	163	8,6
DUT/DEUG/BTS	24	1,3
Licence	37	1,9
Master 1 et plus	3	0,2
Total	1 898	100,0

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

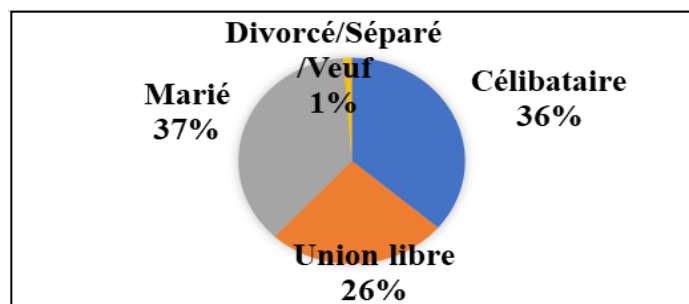
3.3. Responsabilité familiale du conducteur de mototaxi

Les revenus générés par l'activité de mototaxi ne permettent pas uniquement de supporter les besoins personnels du conducteur qui peut être dans une situation familiale où il a des charges à supporter. La responsabilité familiale du conducteur de mototaxi sera ainsi approchée par trois variables à savoir : la situation matrimoniale, le statut dans le ménage et le nombre de personnes à charge.

3.3.1 Situation matrimoniale des conducteurs de mototaxis

Bien que les jeunes soient majoritaires dans l'activité de mototaxi, les résultats de l'enquête montrent que, 36,9% sont mariés, 25,7% vivent en union libre et 36,2 % sont célibataires. Les charges familiales pourraient ainsi être l'une des raisons d'entrée dans l'activité. Aussi, la responsabilité familiale pourrait-elle être un facteur déterminant du comportement du conducteur de mototaxi.

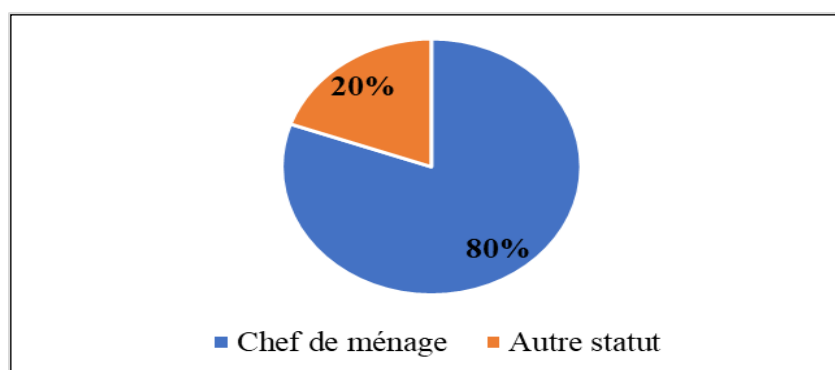
¹³Il pourrait s'agir aussi d'un biais d'échantillonnage.

Graphique 3.3 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par situation matrimoniale

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

3.3.2 Statut dans le ménage

Etant donné que le concept de ménage est différent de celui de famille, parmi les chefs de ménage on retrouve aussi bien des célibataires que des hommes vivant en union. Il se dégage ainsi du graphique 3.4 que la majorité des conducteurs de mototaxi est chef de ménage (80,4 %). Cette situation reflèterait le niveau de responsabilité sociale et économique supporté grâce à l'exercice de cette activité.

Graphique 3.4 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut dans le ménage.

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

3.3.3 Nombre de personnes à charge

La responsabilité familiale peut motiver l'entrée dans l'activité de mototaxi. Les changements dans l'état matrimonial entraînent une augmentation substantielle des besoins en termes de nombre de personnes à charge. Le tableau 3.2 montre que, seulement un quart des conducteurs de mototaxi n'ont aucune personne à charge. Près d'un cinquième (19%) ont plus de 6 personnes à leur charge. Le nombre moyen de personnes à charge varie de 1,5 chez les célibataires, à 3,8 pour les enquêtés en union libre et 4,8 pour les non célibataires.

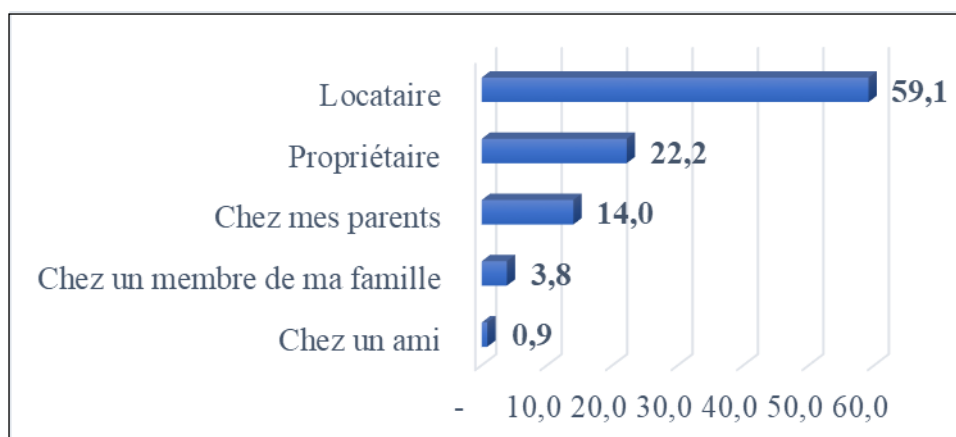
Tableau 3.2 : Répartition des conducteurs de mototaxi enquêtés par nombre de personnes à charge.

Nombre de personnes à charge	Effectif	Proportion (%)
0	380	20,0
1	144	7,6
2	268	14,1
3	323	17,0
4	256	13,5
5	166	8,8
Plus de 6	361	19,0
TOTAL	1 898	100,0

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

3.3.4 Statut d'occupation du logement

La responsabilité familiale des conducteurs de mototaxi peut aussi se mesurer par le statut d'occupation du logement.

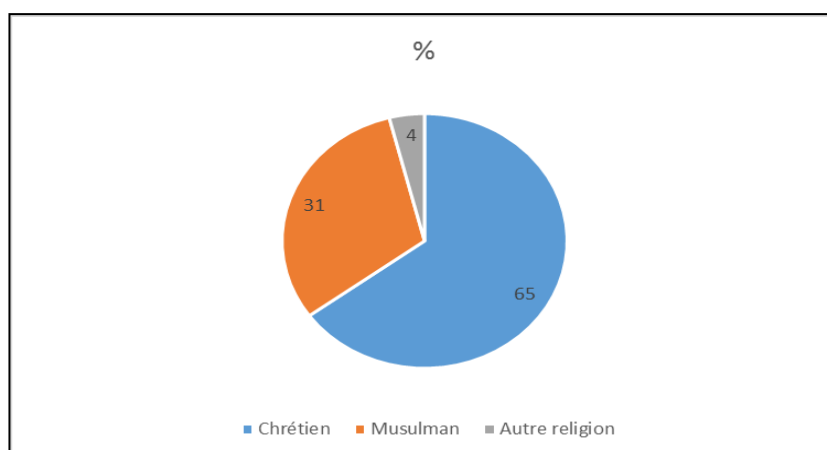
Graphique 3.5: Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut d'occupation du logement d'habitation.

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Le graphique 3.3 montre que, 59,1% des conducteurs de mototaxi sont locataires de leur logement, 22,2% en sont propriétaires et 14,0% résident en famille.

3.4 Religion

La quasi-totalité de l'échantillon enquêté appartient aux deux grandes religions monothéistes présentes au Cameroun : l'islam et le christianisme. Deux fois plus nombreux que les musulmans, près de deux tiers des conducteurs de mototaxi enquêtés sont d'obédience chrétienne. Ceux qui se revendiquent d'autres religions représentent moins de 5 % de la population enquêtée.

Graphique 3.6: Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par religion pratiquée.

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

3.5 Région d'origine

La région d'origine permet d'analyser la mobilité dans l'activité. A la question de savoir si les conducteurs de mototaxi se recrutent-ils à l'intérieur de leur région d'origine ou en dehors ? Diverses situations se présentent à l'examen du tableau 3.4 :

- les chefs-lieux de région, qui enregistrent le plus d'enquêtés natifs sont Maroua (97,4 %), Bafoussam (90,6 %) et Bamenda (87,2 %). Des dix chefs-lieux de région, la ville de Maroua semble être celle où l'activité de mototaxi est la plus hermétique. Les ressortissants d'une seule région y sont représentés (la Région du Nord) avec seulement 2,6 % des conducteurs de mototaxis.
- Les autres chefs-lieux de région dont les originaires représentent plus de 50% sont : Garoua (67,8 %), Ebolowa (60,5 %) et Ngaoundéré (60,4 %). La ville de Garoua se distingue des autres chefs-lieux de région par le fait que, le tiers de ses conducteurs de mototaxi est natif des deux régions limitrophes que sont la Région de l'Extrême Nord (30,2 %) et la Région de l'Adamaoua (2,0 %).
- Les chefs-lieux de région où les conducteurs de mototaxi natifs de la région sont minoritaires sont : Bertoua (41,3 %), Yaoundé (38,9 %), Buea (23,6 %) et Douala (13,8 %). Ces deux dernières villes sont des cas atypiques. A Buea ce sont en majorité les ressortissants de la Région du Nord-Ouest (plus de deux tiers des conducteurs) qui exercent cette activité. Par contre Douala, capitale économique, accueille les ressortissants venus de l'ensemble des régions du pays et en majorité à ceux de la Région de l'Ouest.
- En plus de la ville de Douala, quatre autres chefs-lieux de région attirent aussi les conducteurs de mototaxi ressortissants des autres régions, en particulier Bertoua, Yaoundé, Ngaoundéré et Ebolowa.
- On note enfin que, contrairement aux idées communément véhiculées, les conducteurs de mototaxi originaires de la Région de l'Ouest ne sont majoritaires que

dans les villes de Yaoundé et de Douala, respectivement capitale politique et capitale économique du pays. Dans le chef-lieu de la Région du Sud par exemple, ils n'y représentent qu'un quart des conducteurs de mototaxi. .

Tableau 3.3 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par région d'origine selon le chef-lieu de région où ils exercent leur activité.

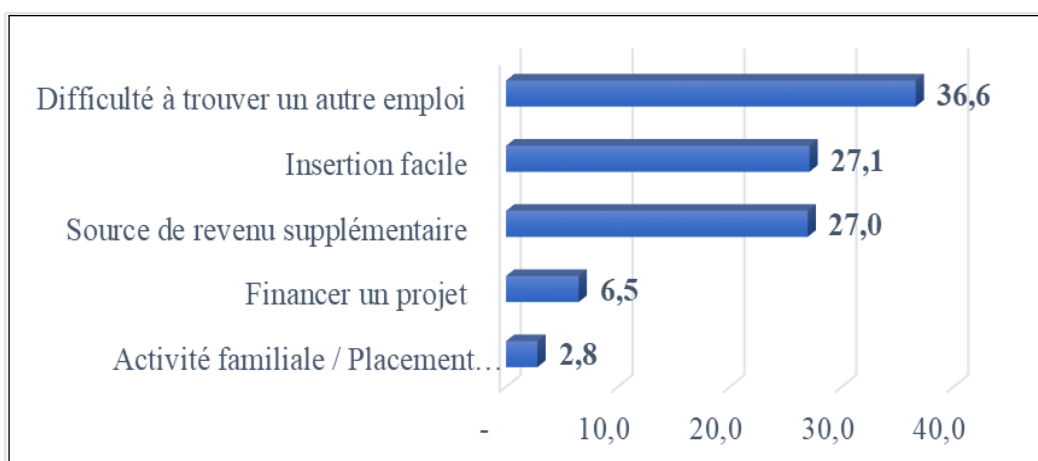
Région d'origine	Chef-lieu de Région où s'exerce l'activité de mototaxi									
	Ngaoundéré	Yaoundé	Bertoua	Maroua	Douala	Garoua	Bamenda	Bafoussam	Ebolowa	Buea
Adamaoua	60,4	1,4	10,0	-	4,0	2,0	-	-	0,7	-
Centre	1,9	38,9	8,7	-	12,8	-	-	2,2	5,4	-
Est	0,6	0,8	41,3	-	1,3	-	0,7	0,7	0,7	-
Extrême-Nord	18,9	7,2	10,7	97,4	8,4	30,2	-	0,7	-	-
Littoral	0,6	2,2	2,0	-	13,8	-	0,7	2,2	0,7	-
Nord	12,6	0,8	14,0	2,6	2,7	67,8	-	-	4,8	-
Nord-Ouest	1,3	2,8	-	-	3,4	-	87,2	1,4	1,4	67,9
Ouest	3,8	42,8	12,0	-	47,3	-	10,1	90,6	25,9	7,9
Sud	-	3,1	0,7	-	4,7	-	-	2,2	60,5	0,7
Sud-Ouest	-	-	0,7	-	1,7	-	1,3	-	-	23,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

3.6 Raisons d'entrée dans l'activité de mototaxi

Trois raisons principales ont été avancées par les enquêtés (91,0%) toutes en rapport avec les problématiques de l'emploi. Premièrement, il y a la difficulté d'accès à un autre emploi, citée par plus d'un tiers des conducteurs de mototaxi (36,6%). Ensuite, ils évoquent la difficulté de trouver un emploi formel avec plus d'un quart des enquêtés¹⁴ d'une part, et la recherche d'une source de revenu supplémentaire d'autre part (graphique 3.5). Enfin les conducteurs de mototaxi (6,5%) soulignent le besoin de financer un projet¹⁵. Une très faible proportion (2,8%) évoque des raisons relatives à l'activité familiale ou au placement familial.¹⁶

Graphique 3.7 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison d'entrée dans l'activité.



Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Ce résultat global cache des disparités en considérant certaines caractéristiques individuelles des conducteurs de mototaxi enquêtés. Trois caractéristiques sont retenues à cet effet. Il s'agit notamment de l'âge, du niveau d'études, et de la ville d'exercice de l'activité.

3.6.1 Age du conducteur de mototaxi

On peut supposer ici que les raisons d'entrée dans l'activité de mototaxi varient suivant l'âge des enquêtés, les jeunes n'ayant pas toujours les mêmes motivations et aspirations que les adultes. Les informations contenues dans le tableau 3.4 révèlent en effet une différence d'appréciation entre les jeunes de moins de 35 ans et les adultes (plus de 35 ans). Les jeunes dans leur très grande majorité (près de 90% d'entre eux) ont évoqué trois raisons

¹⁴La seconde place occupée par la difficulté d'insertion dans l'emploi formel révèle que dans l'entendement de la plupart des conducteurs de mototaxis (plus d'un quart) leur activité demeure informelle, ceci reste aussi dans l'imaginaire de la majorité des Camerounais, malgré les textes réglementaires existants et le discours du Président de la République du 10 février 2013 rappelé au chapitre 1.

¹⁵On reviendra sur ces projets financés par la suite.

¹⁶Généralement ce sont ceux qui n'ont pas eu la chance de poursuivre leurs études.

essentielles par ordre d'importance : la difficulté à trouver un autre emploi, la facilité d'insertion dans l'activité et la recherche d'une source de revenu supplémentaire. Les adultes par contre ont relevé deux principales raisons à savoir : la difficulté à trouver un autre emploi, et la recherche d'une source de revenu supplémentaire.

Tableau 3.4 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par raisons d'entrée dans l'activité par groupe d'âges.

Raisons d'entrée dans l'activité	Groupe d'âges	
	15-34 ans	35 ans et plus
Difficulté à trouver un autre emploi	32,8	48,0
Insertion facile	32,0	12,0
Source de revenu supplémentaire	24,9	33,1
Financer un projet,	6,9	5,2
Activité familiale / Placement familial	3,3	1,7
Total	100,0	100,0

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

3.6.2 Diplôme le plus élevé

Le contrôle de la raison d'entrée dans l'activité par le diplôme le plus élevé confirme la prédominance des trois variables précédemment identifiées (tableau 3.5). On relève toutefois que, près de trois quarts des jeunes sans diplôme (74,2%) ont plus de difficultés à trouver un emploi décent dans le secteur formel et ont aussi la probabilité la plus élevée de pratiquer cette activité parce que l'insertion y est facile. Il en est de même des titulaires du BEPC, CAP ou du Probatoire. Une attention particulière devrait être portée aux jeunes sans diplômes en vue de leur insertion dans une activité de l'économie formelle notamment celle de mototaxi dont le processus de formalisation a été enclenché, au vu de la réglementation en vigueur. On remarque enfin que, les personnes titulaires d'un baccalauréat sont relativement nombreuses à intégrer l'activité de mototaxi pour financer un projet. Il faut noter que, cette dernière raison (recherche de financement) est le seul motif avancé par les enquêtés qui augmente avec le niveau d'instruction.

Tableau 3.5 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par raisons d'exercice de l'activité de mototaxi selon le diplôme le plus élevé.

Raisons d'entrée dans l'activité	Sans diplôme	CEP/Attest. SAR/SM	BEPC/CAP/Probatoire	Baccalauréat et plus
Difficulté à trouver un autre emploi	43,3	32,1	39,9	31,4
Insertion facile	30,9	28,9	24,0	23,8
Source de revenu supplémentaire	19,8	30,4	25,0	31,4
Activité familiale / Placement familial	4,8	3,1	1,9	1,3
Financer un projet,	1,1	5,6	9,3	12,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

3.6.3 Ville d'activité

L'intérêt d'analyser les raisons d'entrée dans l'activité de mototaxi par ville est de voir si celles-ci sont identiques d'un chef-lieu de région à l'autre. Selon les raisons évoquées, les chefs-lieux de région enquêtés peuvent être regroupés en quatre catégories¹⁷ :

- La première catégorie est constituée des villes où les principales raisons avancées par les conducteurs de mototaxi sont l'insertion facile dans l'activité et la recherche d'un revenu supplémentaire. Il s'agit des villes de Buea (98,8%) et Bamenda (94,7%) ;
- La deuxième catégorie comprend les villes dont les conducteurs de mototaxi ont déclaré comme principales raisons la difficulté à trouver un autre emploi et la recherche d'un revenu supplémentaire. Seule la ville de Maroua répond à ce critère avec presque la totalité des enquêtés concernés (99,3%) ;
- La troisième catégorie regroupe les chefs-lieux de région ayant trois principales raisons dont la difficulté à trouver un autre emploi, l'insertion facile dans l'activité et la recherche d'un revenu supplémentaire nous avons entre autres Garoua (98,1%), Ebolowa (96,0%) et Bertoua (92,7%).
- Et enfin, la quatrième catégorie, plus diversifiée, avec au moins quatre principales raisons dans laquelle On retrouve le reste des chefs-lieux de région : Bafoussam (97,4%), Ngaoundéré (96,9%), Douala (96,2%) et Yaoundé (96,1%).

Tableau 3.6 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison d'exercice de l'activité selon la ville d'enquête.

Raison d'exercice de l'activité de mototaxi	Ville d'activité									
	Ngaoundéré	Yaoundé	Bertoua	Maroua	Douala	Garoua	Bamenda	Bafoussam	Ebolowa	Buea
Insertion facile	26,4	21,3	34,0	0,0	10,9	60,8	8,7	22,4	49,7	64,8
Recherche d'une source de revenu supplémentaire	23,3	18,4	34,0	12,5	21,2	26,8	86,7	23,7	18,4	24,1
Activité familiale	3,1	4,0	3,3	0,7	3,8	0,7	0,0	2,6	2,0	5,5
Recherche de financement d'un projet	11,9	11,7	4,0	0	7,7	1,3	1,3	13,2	2,0	2,1
Difficulté à trouver un autre emploi	35,3	44,7	24,7	86,8	56,4	10,5	3,3	38,2	27,9	3,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

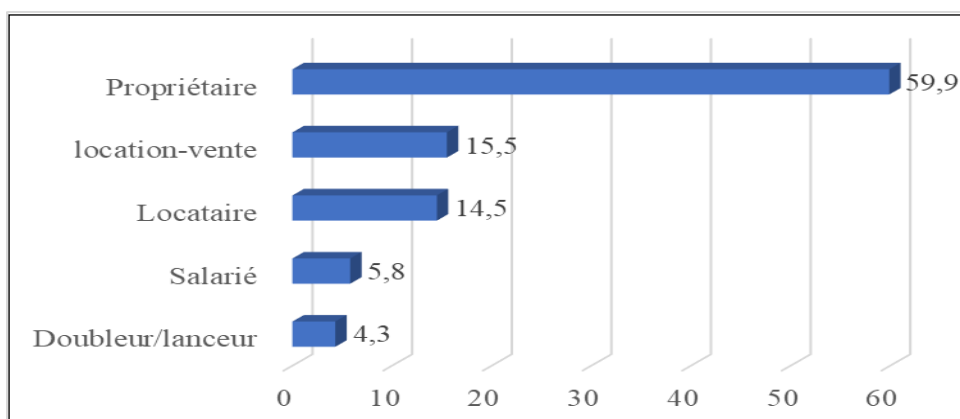
Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

¹⁷Cette catégorisation se fonde sur le fait que plus de 90% des enquêtés ont évoqué les raisons citées.

3.7 Statut de propriété de la moto

Près de six conducteurs de mototaxi enquêtés sur dix (59,9%) sont propriétaires de leur moto, tandis que 15,5 % font de la location-vente, 14,5% de la location journalière et 4,3% sont des doubleurs/lanceurs. Ces derniers utilisent la moto d'un conducteur principal. Ainsi, la plupart des conducteurs de mototaxi interrogés ont opté pour l'auto-emploi.

Graphique 3.8: Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par raison d'entrée dans l'activité.



Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

3.7.1 Age du conducteur de mototaxi

La majorité des conducteurs de mototaxi sont des propriétaires de leur moto aussi bien chez les jeunes que chez les adultes. Si on y ajoute ceux qui sont en location-vente donc qui aspirent à devenir propriétaire, la tendance actuelle de l'activité de mototaxi reste encore à l'auto-emploi, aussi bien chez les jeunes que chez les adultes (tableau 3.7). La proportion non négligeable des conducteurs de mototaxi locataires de leur outil de travail (la moto) conforte cette forte aspiration à l'auto-emploi. Bien organisée, l'activité de mototaxi pourrait donc devenir une niche d'emplois qui pourrait faire vivre ceux qui s'y adonnent.

Tableau 3.7 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi par statut de propriété de la moto selon le groupe d'âges.

Statut de propriété de la moto	Groupe d'âges	
	15-34 ans	35 ans et plus
Propriétaire	60,8	57,2
Location-vente	15,5	15,9
Locataire	13,7	16,3
Salarié	5,9	6,1
Doubleur/Lanceur	4,1	4,6
Total	100,0	100,0

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

3.7.2 Niveau d'instruction du conducteur de mototaxi

La tendance à l'auto-emploi observée précédemment avec l'âge se vérifie aussi avec le niveau d'instruction. La proportion des conducteurs de mototaxi propriétaire croît relativement avec le niveau d'instruction (tableau 3.8).

Tableau 3.8 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut de propriété de la moto selon le niveau d'instruction.

Statut de Propriété de la moto	Niveau d'instruction			
	Sans niveau	Primaire	1er cycle sec	2nd cycle et sup
Propriétaire	45,2	57,4	61,9	66,1
Location-vente	23,4	16,0	16,0	10,9
Locataire	19,3	14,6	14,1	12,9
Salarié	5,6	7,8	4,9	5,2
Doubleur/lanceur	6,6	4,2	3,1	4,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Une évolution différentielle est observée dans l'acquisition d'une mototaxi. Celle-ci pourrait être liée à plus de facilité pour les détenteurs de diplômes ou ceux de niveau d'instruction élevé à exercer d'autres emplois comparativement à ceux qui n'en ont pas. On pourrait aussi évoquer ici la recherche de financement pour un projet relevée précédemment au point 3.6.2. Dans une perspective de réorganisation de l'activité, on devrait mettre en place un mécanisme efficace de suivi des conducteurs de mototaxi afin de favoriser leur auto-emploi.

3.7.3 Situation de vulnérabilité économique

Pour l'analyse du statut de propriété de la mototaxi par rapport à la vulnérabilité économique, les conducteurs de mototaxi ont été regroupés en deux catégories : les non vulnérables économiques (en activité, retraité ou rentier) et les vulnérables économiques (chômeur, élève et étudiant, oisif). Dans la perspective de devenir auto-employeurs, les conducteurs de mototaxi économiquement vulnérables sont légèrement défavorisés (tableau 3.9). Afin de contribuer à leur autonomisation autant que les non vulnérables économiques, ils devraient pouvoir bénéficier des appuis divers, aussi bien de leurs réseaux social et familial que de l'administration pour l'acquisition d'une moto.

Tableau 3.9 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par situation d'activité antérieure selon le statut de propriété de la moto.

Statut de propriété de la moto	Statut de vulnérabilité économique	
	Non vulnérable	Vulnérable
Propriétaire	65,4	51,1
Location-vente	15,0	16,2
Locataire	13,2	16,5
Salarié	3,9	9,2
Doubleur/Lanceur	2,6	7,0
Total	100,0	100,0

Source : Enquête sur l'activité des mototaxis, BUCREP 2017.

3.7.4 Ville d'activité

En contrôlant le statut de propriété de la mototaxi par la ville d'activité, il se dégage des situations très variées selon les chefs-lieux de région. En matière d'auto-emploi effectif (propriétaire de mototaxi); deux villes se démarquent du lot. Il s'agit de Bafoussam et de Buea, avec respectivement plus de deux tiers des conducteurs de mototaxi, propriétaires de leur outil de travail (tableau 3.10). Elles ont aussi les plus faibles proportions de location-vente (2,0% et 6,9% respectivement). Trois autres villes se démarquent des autres par leurs très faibles proportions de salariés-doubleurs-lanceurs : Ebolowa (2,0%), Buea (4,2%) et Yaoundé (5,9%). Enfin, dans les villes de Garoua et Maroua, les proportions de propriétaires sont inférieures à 50% et à l'opposé, celles des conducteurs en location-vente sont les plus élevées.

Ce profil diversifié de situation devrait être pris en compte par chaque Région à commencer par son chef-lieu pour une régulation ciblée du secteur, dans la perspective d'en faire un cadre d'épanouissement des jeunes et adultes qui s'y intéressent. Les proportions relativement élevées de location-vente et de location simple (à l'exception de Bamenda et Bafoussam) font appel à une autre activité qui n'est pas abordée dans cette étude : les investisseurs dans l'activité de mototaxi.

Tableau 3.10 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut de propriété de la moto selon la ville.

Statut de Propriété de la moto	Chefs-lieux de Région									
	Ngaoundéré	Yaoundé	Bertoua	Maroua	Douala	Garoua	Bamenda	Bafoussam	Ebolowa	Buëa
Propriétaire	52,0	68,5	52,0	40,1	61,4	35,1	66,0	76,8	60,5	73,1
Location-vente	9,7	10,9	11,3	37,5	14,6	43,1	11,3	2,0	15,0	6,9
Locataire	18,2	14,7	26,7	12,5	10,7	11,9	4,0	11,3	22,5	15,9
Salarié	10,4	1,9	5,3	0,7	10,4	6,6	18,0	3,3	0,0	3,5
Doubleur/Lanceur	9,7	4,0	4,7	9,2	2,9	3,3	0,7	6,6	2,0	0,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Enquête sur l'activité des mototaxis, BUCREP 2017.

3.8 Perspectives d'avenir dans l'activité

Malgré la forte tendance à l'auto-emploi dans l'activité de mototaxi, dans l'ensemble et quel que soit le statut de propriété de la moto, les conducteurs de mototaxi enquêtés envisagent, dans leur grande majorité (80,4%), de changer d'activité. On pourrait donc s'interroger sur le caractère précaire de cette activité mais aussi sur sa possibilité à être formalisée. Cette forte propension à d'abandonner est d'autant plus contradictoire que, la plupart de ceux qui l'envisagent sont propriétaires de leur outil de travail (81,0%) ou aspirent à le devenir (3,11). Aussi, est-on en droit de se demander si cet état de fait n'est pas à la fois le fait de la pénibilité ou à la faible rentabilité de cette activité. La pénibilité n'a pas été prise en compte dans cette étude ; pour ce qui est de la rentabilité de l'activité, on y reviendra au quatrième et dernier chapitre.

Tableau 3.11: Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés par perspective d'avenir dans l'activité selon le statut de propriété de la moto.

Perspective d'avenir	Propriétaire	Location-vente	Locataire	Salarié	Doubleur/Lanceur
Envisage de rester dans l'activité	8,3	14,1	12,3	12,5	7,5
Envisage de changer d'activité	81,0	77,3	80,1	77,5	86,3
Indécis	10,7	8,6	7,6	10,0	6,3
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Conclusion partielle

Ce chapitre avait pour objectif de ressortir le profil des conducteurs de mototaxis et d'examiner les motifs d'entrée dans cette activité. Les résultats obtenus montrent que plus de trois quarts (75%) des conducteurs de mototaxi enquêtés sont des jeunes âgés entre 15 et 34 ans, avec une moyenne d'ensemble de 30,2 ans. Par ailleurs, cette activité accueille en majorité des jeunes ayant un niveau d'instruction peu élevé (60,6% de niveau primaire au plus). On peut également noter que, contrairement à l'imagerie populaire, l'activité n'attire que très peu les diplômés de l'enseignement supérieur (3,4% seulement).

Bien que les jeunes soient majoritaires dans l'activité, les résultats de l'enquête montrent qu'ils y prennent part en raison de leurs responsabilités familiales diverses : 36,9% sont mariés et 25,7% vivent en union libre ; la grande majorité est chef de ménage (80,4 %), et près de 19% ont plus de 6 personnes à leur charge.

La grande majorité des conducteurs de mototaxi sont natifs de la région dans laquelle ils exercent leur activité, à l'exception de Yaoundé et de Douala. La ville de Maroua se

démarque nettement avec la quasi-totalité des conducteurs de mototaxi originaires de la région.

Au sujet de l'entrée dans l'activité, trois motifs sont essentiellement évoqués : la difficulté d'accès à un autre emploi (36,6%), l'insertion facile (27,0%) et la source de revenu supplémentaire (27,0%). L'activité de mototaxi semble donc être liée en grande partie à la problématique de l'insertion des jeunes dans le secteur des emplois formels.

On note enfin une grande aspiration à l'auto-emploi car, plus de six conducteurs de mototaxi sur dix sont propriétaires de leur mototaxi . Toutefois, les données collectées montrent que, quel que soit le statut de propriété considéré, les enquêtés, dans leur grande majorité, aimeraient changer d'activité. Ce qui suscite des interrogations sur les conditions d'exercice de l'activité, l'objet du chapitre qui suit .

CHAPITRE IV : CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITE DE MOTOTAXI

Très peu répandu au début des années 90, le transport par moto se positionne aujourd'hui comme une composante incontournable du système de transport au Cameroun. Son essor est lié au déficit d'offres de transport en commun public ou privé, ainsi qu'à l'enclavement de certaines zones, y compris les quartiers des villes du pays, plus particulièrement ceux des agglomérations de Yaoundé et Douala. Par ailleurs, les conditions d'exercice de cette activité varient d'une ville à l'autre. Ce chapitre présente l'ampleur de l'activité ainsi que les conditions de son exercice par les conducteurs de mototaxi.

4.1 Ampleur de l'activité

En raison du caractère essentiellement «informel» de l'activité de mototaxi, il existe très peu de statistiques officielles sur son ampleur, aussi bien à l'échelle locale que nationale. Par ailleurs, les statistiques disponibles sont parcellaires et divergent d'une source à l'autre.

Selon le Ministère des Transports, le secteur d'activité des mototaxis employait près de quatre cent mille (400 000) personnes (MINTRANS, 2012). Ce chiffre est bien en-deçà du nombre réel de travailleurs estimé par les syndicats des transporteurs par moto qui le situent à environ 600 000. En effet, selon de nombreuses sources provenant notamment des organisations syndicales et même de certaines municipalités, le nombre de conducteurs de mototaxis au Cameroun varie de 350 000 à 1 000 000. La ville de Douala à elle seule enregistrerait près de 45 000 à 75 000 conducteurs de mototaxi pour 1 000 000 de clients et 8 000 garagistes (Amougou Mbarga, 2010; Djouda Djouda, 2014).

Les statistiques compilées chaque année par la Cellule des Etudes Statistiques du Ministère des Transports fournissent des informations sur le nombre de motocyclettes mises en circulation ou immatriculées. Ces informations permettent de mesurer l'ampleur de l'activité de mototaxi au Cameroun, l'utilisation d'une moto à usage personnel étant devenue moins courante dans la partie méridionale du pays. Cette insuffisance de statistiques est un frein à l'évaluation de l'ampleur de l'activité de mototaxi au Cameroun et partant, à une régulation harmonieuse du secteur.

En principe, si les statistiques étaient exhaustives, le nombre de motos mises en circulation devrait être proche de celles immatriculées. Les tableaux 4.1 et 4.2 montrent que c'est loin d'être encore le cas. Toutefois, à l'observation des statistiques, il y a eu une augmentation rapide du parc des motocycles jusqu'en 2010-2011, et une croissance plus modérée après cette période. Bien que les statistiques disponibles ne permettent

pas de savoir quelle est la part imputable au transport public ou à l'usage personnel, il est fort probable que ces évolutions soient en grande partie attribuables aux mototaxi.

Tableau 4.1: Nombre de motocyclettes mises en circulation entre 2009 et 2013.

Année	Nombre de motocyclettes	Taux d'augmentation (%)
2009	45 421	-
2010	47 006	3,5
2011	17 246	- 63,3
2012	47 309	174,3
2013	46 817	- 1,0
Total	203 799	

Source : INS, Annuaire statistique 2016.

Entre 2009 et 2013, en moyenne 40 000 motocyclettes ont été mises en circulation par an.

Tableau 4. 2: Estimation du nombre de motos à partir des statistiques d'immatriculation de 2007 à 2011.

Années	Nombre de motocyclettes	Taux d'augmentation
2007	25 614	-
2008	28 343	10,7
2009	37 483	32,2
2010	42 045	12,2
2011	44 636	6,2
Total	269 625	

Source : INS, Annuaire statistique 2016.

4.2 Non-respect de la réglementation en vigueur

Le Décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008, présenté au chapitre I (point 1.2.1) définit, outre les zones d'activité de mototaxi (zones péri-urbaine et rurale), mais aussi les dix-neuf (19) conditions à remplir pour exercer cette activité. L'une des hypothèses de cette étude est que, les conducteurs de mototaxi ne respectent pas la réglementation en vigueur. L'objet de ce point est de vérifier cette hypothèse. Parmi les conditions fixées par ledit décret, complété et modifié par celui du 30 juillet 2013, l'enquête ne s'est intéressé qu'à neuf (9) d'entre elles à savoir : : i) la zone d'exercice de l'activité de mototaxi, ii) l'âge du conducteur de la mototaxi, iii) la possession d'un permis de conduire, iv) la possession d'une carte grise pour la moto, v) la possession d'une assurance pour la moto, vi) la possession d'un numéro d'identification de la moto

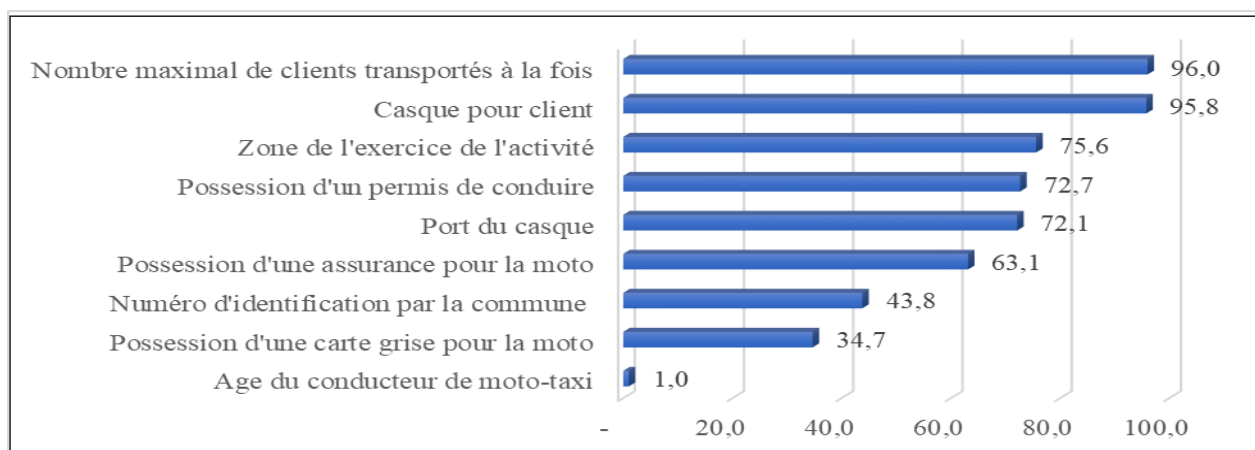
attribué par la commune, vii) le port de casque par le conducteur de mototaxi, viii) la possession d'un casque pour client, et ix) le nombre de clients à transporter.

4.2.1 Indiscipline des conducteurs de mototaxi

Le non-respect de la réglementation en vigueur est la marque de l'indiscipline des conducteurs de mototaxi et constitue une entrave au bon exercice de cette activité. Les résultats issus de l'enquête (graphique 4.1) confirment l'indiscipline caractérisée des conducteurs de mototaxis. Une seule disposition, à savoir l'âge d'entrée dans la profession fixé à 18 ans et plus, est respectée. A peine 1% de conducteurs de mototaxi a moins de 18 ans. Deux autres dispositions sur les neuf retenues sont respectées par plus de la moitié des conducteurs de mototaxi enquêtés : la possession d'une carte grise (65,3%) et la possession d'un numéro d'identification attribué par la commune (56,2%). Près de deux tiers (63,1%) des conducteurs de mototaxi enquêtés ne possèdent pas une police d'assurance moto.

Le respect des autres dispositions réglementaires reste encore très mitigé. Dans l'ensemble, les conducteurs de mototaxi ne tiennent pas compte des dispositions relatives au nombre de clients à transporter (96,0% de non-respect de la disposition) et à la possession d'un casque pour le client (95,8% de non-respect de la disposition). Par ailleurs, plus de trois quarts des conducteurs de mototaxi enquêtés ne respectent pas leur zone de travail, 72,7% ne possèdent pas de permis de conduire et 72,1% ne portent pas de casque pendant leur activité.

Graphique 4.1 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi enquêtés ne respectant pas la réglementation en vigueur.



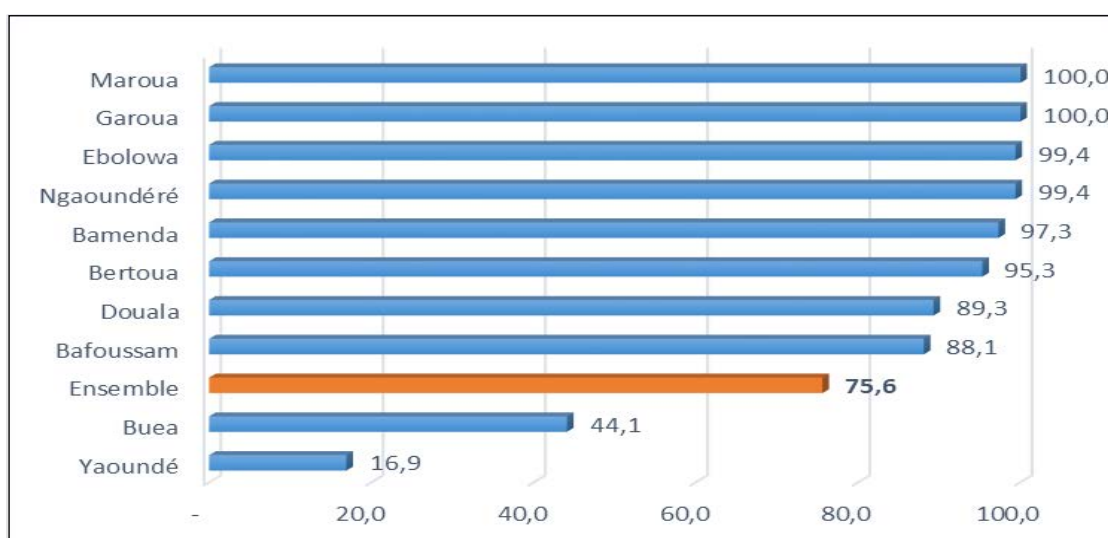
Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

L'indiscipline liée au non-respect de la zone d'activité mérite qu'on s'y attarde, car elle constitue l'une des principales sources du désordre urbain. La proportion de conducteurs de mototaxi qui desservent les centres-urbains varie de 16,9% à Yaoundé à 100% à Maroua et Garoua (cf. graphique 4.2). A l'exception des villes de Buea et de Yaoundé, dans les autres chefs-lieux de région, les conducteurs de mototaxi travaillent dans leur

grande majorité dans les centres-urbains. Dans les villes moyennes telles que Ngaoundéré, Bertoua, Garoua, Maroua, Bafoussam, Bamenda, Ebolowa, l'exercice de l'activité de mototaxi au centre-ville trouve plusieurs éléments d'explications : la quasi-absence d'autres moyens de transport en commun public ou privé tels que le bus ou le taxi ; la taille relativement réduite de ces villes, amène les conducteurs de mototaxi à aller ramasser ou déposer les clients hors-zone de travail ; l'état de la voirie urbaine peut également expliquer cette situation

Il convient de souligner que, l'exercice de l'activité de mototaxi est formellement interdit dans les centres urbains des villes de Buea, Douala et Yaoundé par des actes pris par les autorités compétentes, bien que cette interdiction soit violée dans ces trois villes. A l'opposé de ceux des villes de Yaoundé et Buea, 89,3% des conducteurs de mototaxi de Douala exercent au centre-ville, en violation des dispositions réglementaires. En effet, sur proposition du Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala (CUD), le Préfet du Wouri a signé, en date du 24 février 2012, un arrêté portant délimitation des zones de circulation des mototaxis dans la ville. Ledit arrêté précise les zones où la circulation des mototaxis n'est plus tolérée, notamment dans les arrondissements de Douala 1^{er}, Douala 2^{ème} et Douala 4^{ème}, et plus précisément dans les quartiers Bonanjo, Bonapriso, Bali, Koumassi, Akwa, Deido et New-Bell. La circulation des mototaxis est également prohibée sur la rive ouest du fleuve Wouri, entre le quartier Bonassama et Rails Bonabéri. Le chapitre 2 de cet arrêté préfectoral qui porte sur les conditions et modalités d'exploitation des motocycles, précise d'ailleurs, en son article 4, que « les zones et rues concernées par l'interdiction de circulation des mototaxis seront matérialisées par des panneaux de signalisation ».

Graphique 4.2 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi travaillant au centre-ville des chefs-lieux de région.



Source : Enquête sur l'activité des mototaxis, BUCREP 2017.

La circulation des mototaxis est proscrite aussi bien sur l'ancienne que sur la nouvelle route Bonabéri, les contrevenants s'exposant à des sanctions. En effet, toutes les motos

saisies s'exposent à une mise en fourrière, doublée d'une amende de 25.000 francs CFA en plus des frais de gardiennage qui s'élèvent à 5000 francs CFA par jour passé à la fourrière municipale. Malgré toutes ces restrictions et sanctions, le respect de la réglementation n'est pas une préoccupation majeure des conducteurs de mototaxis.

Par ailleurs, la proportion relativement faible de conducteurs de mototaxi exerçant au Centre de la ville de Yaoundé, peut se comprendre au regard des mesures prises par le Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Yaoundé et du suivi de son application. En effet, par arrêté N° 005/CUY/DST/12 du janvier 2012, le magistrat municipal précise la délimitation des zones d'activités des motocycles à titre onéreux (mototaxis). L'article 2 du chapitre 1 stipule que la circulation des mototaxis est interdite dans la zone centrale de circulation. Celle-ci n'est tolérée qu'en périphérie de la ville de Yaoundé pour la desserte des zones enclavées. Les sites interdits aux engins à deux roues sont notamment les zones centrales délimitées par les carrefours Mvog-Mbi, Coron, Olézoa, Tongolo, le Boulevard de la Réunification, le Rond-point Bastos, etc. Dans l'arrondissement de Yaoundé Ier par exemple, l'usage de la Route Emana-Messassi-Olembé leur est proscrite, tout comme celle allant du marché Etoudi à l'Hôpital Général. A Yaoundé IV, les motocycles sont interdits de circulation du carrefour Coron à la Base aérienne. Les rues de Nkoldongo-Kondengui-Emombo ou Nkoldongo-Anguissa figurent aussi sur cette liste.

Dans l'ensemble, tous les axes principaux des quartiers sont interdits de circulation aux mototaxis. De ce fait, tout conducteur qui viendrait à circuler en dehors de sa zone de travail s'expose aux sanctions prévues par la réglementation en vigueur. En effet, l'article 6 du chapitre 2 stipule que, tout contrevenant aux dispositions contenues à l'article 2, s'expose à la mise en fourrière de son engin, dont les montants sont similaires à ceux qui sont appliqués à Douala et au paiement d'une amende.

La position intermédiaire de la ville de Buéa, avec une proportion non négligeable d'enquêtés (44,1%) qui circulent en plein centre-urbain, malgré l'interdiction, pourrait s'expliquer par le transport matinal des femmes qui vont ou qui rentrent du marché, tôt le matin et tard le soir, avant et après l'ouverture des services publics.

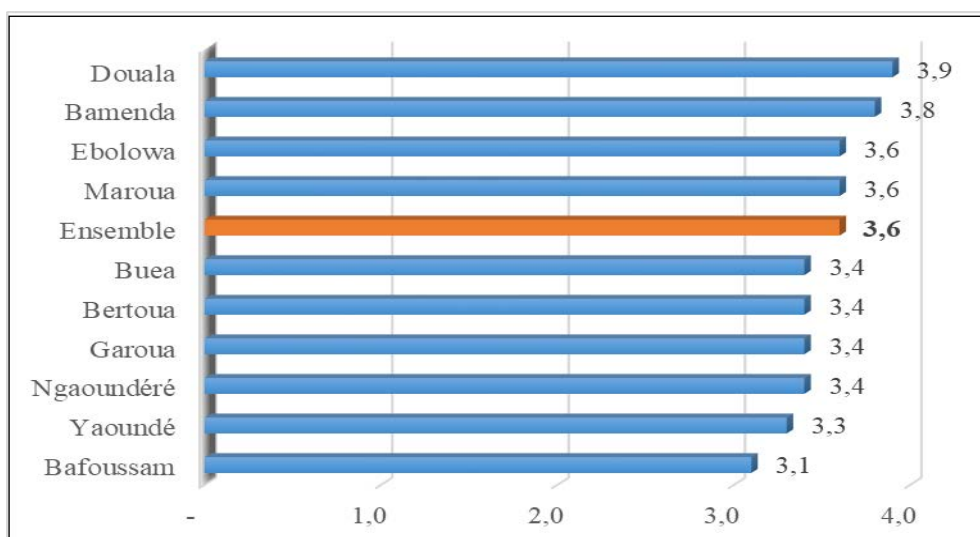
Dans l'ensemble, les conducteurs de mototaxi des dix chefs-lieux de région se caractérisent par leur indiscipline, c'est-à-dire le non-respect de la réglementation en vigueur en général, à l'exception de l'âge minimal pour exercer cette activité.

4.2.2 Variation régionale de l'indiscipline des conducteurs de mototaxi

Pour évaluer l'indiscipline des conducteurs de mototaxi dans les dix chefs-lieux de région, une variable d'échelle allant de 0 à 5 a été construite à partir des proportions de non-respect

de chaque disposition réglementaire¹⁸ retenue. La somme des scores pour chaque disposition réglementaire donne le niveau d'indiscipline des conducteurs de mototaxi de chaque chef-lieu de région. La valeur 0 indique une absence d'indiscipline et la valeur 5, montre qu'aucune disposition réglementaire n'est respectée. Plus on se rapproche de 5, plus les dispositions dans leur ensemble ne sont pas respectées. Le graphique 4.3 résume la situation de chaque chef-lieu de région.

Graphique 4.3 : Niveau de non-respect des dispositions réglementaires par chef-lieu de région.



Source : Enquête sur l'activité des mototaxis, BUCREP 2017.

Avec un score de 3,6 sur 5, le non-respect des dispositions réglementaires est une gangrène sur l'ensemble du territoire national. Par rapport à cette moyenne nationale, deux grands groupes se dégagent : d'un côté, les chefs-lieux de région où les conducteurs de mototaxi sont les plus indisciplinés (Douala, Yaoundé, Bamenda et Buea) et de l'autre, les chefs-lieux de région où ils sont relativement moins indisciplinés (Garoua, Bertoua, Ebolowa et Bafoussam). A la lecture du graphique 4.3 on peut enfin noter que :

- 1) la ville de Douala, avec un score de 3,9 sur 5, détient le record du non-respect des dispositions réglementaires par les conducteurs de mototaxi. A l'opposé, la ville de Bafoussam enregistre le score le plus faible (3,1/5), traduisant ainsi une meilleure prédisposition des conducteurs de mototaxi au respect de la réglementation en vigueur ;
- 2) les deux grandes agglomérations du pays (Douala et Yaoundé) sont aussi celles où les conducteurs de mototaxi respectent le moins les dispositions réglementaires. Il se

¹⁸ Les modalités de cette variable d'échelle sont établies sur les proportions de non-respect de la réglementation en vigueur de la manière suivante : proportions comprises entre 0 et 20 score 1 ; proportions comprises entre 20 et 40 score 2 ; proportions comprises entre 40 et 60 score 3 ; proportions comprises entre 60 et 80 score 4 ; proportions comprises entre 80 et 100 score 5.

poserait donc un véritable problème de gestion du grand nombre de mototaxis dans les deux métropoles du pays.

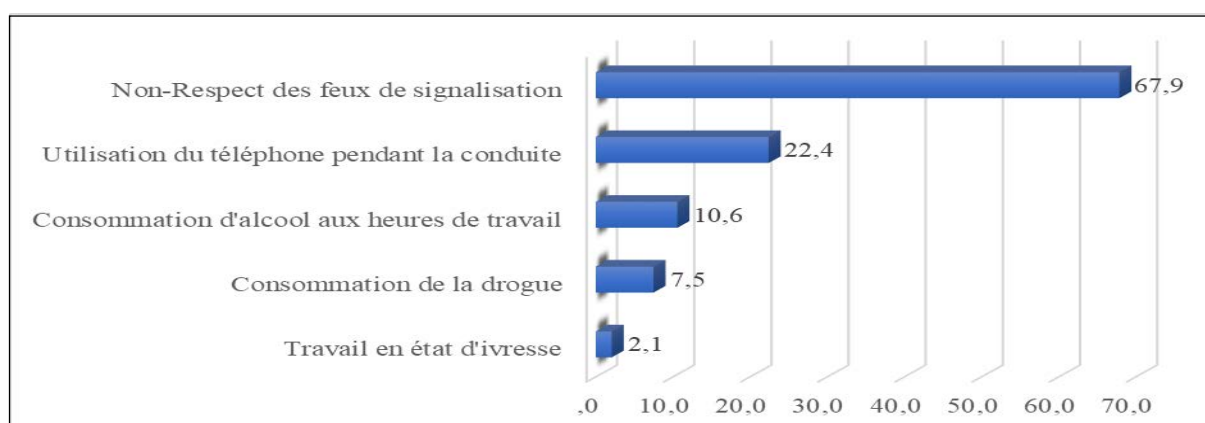
4.3 Non-respect des dispositions du code de la route

Le code de la route prescrit un certain nombre de règles à respecter par tout usager, y compris les conducteurs de mototaxi. Des données sur quelques règles de la route ont été collectées lors de l'enquête. Il s'agit : du respect des feux de signalisation, de l'interdiction de conduire en état d'ivresse, de la consommation d'alcool aux heures de travail, de la consommation de la drogue et de l'utilisation du téléphone pendant la conduite.

4.3.1 Non-respect du code de la route dans l'ensemble des dix chefs-lieux de région

A l'analyse, il ressort que, près d'un quart de l'ensemble des conducteurs de mototaxi dans l'ensemble des dix chefs-lieux de région ne respectent pas le code de la route, et en particulier les feux de signalisation.

Graphique 4.4 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi enquêtés ne respectant pas des règles du code de la route.

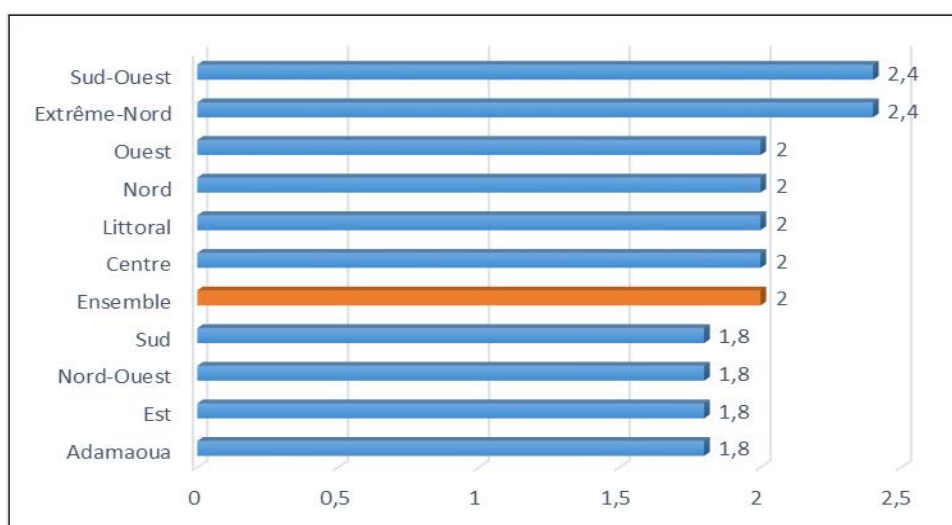


Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Les proportions des conducteurs de mototaxi qui enfreignent d'autres règles du code de la route sont relativement élevées : utilisation du téléphone pendant la conduite (22,4%), consommation d'alcool aux heures de travail (10,6%), et consommation de la drogue plus particulièrement le « tramol » (7,5 %). Ces statistiques pourraient expliquer les multiples accidents liés à cette activité de mototaxi. Seul le travail en état d'ivresse reste encore marginal. Des actions de sensibilisation et de conscientisation devraient s'intensifier pour plus de discipline de la part des conducteurs de mototaxi.

4.3.2 Variation régionale du non-respect du code de la route

La variation régionale du non-respect du code de la route par les conducteurs de mototaxi est analysée à l'aide de la variable d'échelle identique à celle établie au point 4.2.2. Les résultats obtenus sont présentés dans le graphique 4.5.

Graphique 4.5 : Variation régionale du non-respect du code de la route.

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Au niveau des dix chefs-lieux de région, trois groupes se dégagent. D'abord, les villes où le non-respect du code de la route par les conducteurs de mototaxi est élevé (Buea et Maroua), ensuite, celles où ce comportement est moyennement élevé (Bafoussam, Garoua, Douala et Yaoundé) et enfin, les villes où le non-respect est relativement faible (Ebolowa, Bamenda, Bertoua et Ngaoundéré).

4.4 Risques liés à la pratique de l'activité de mototaxi

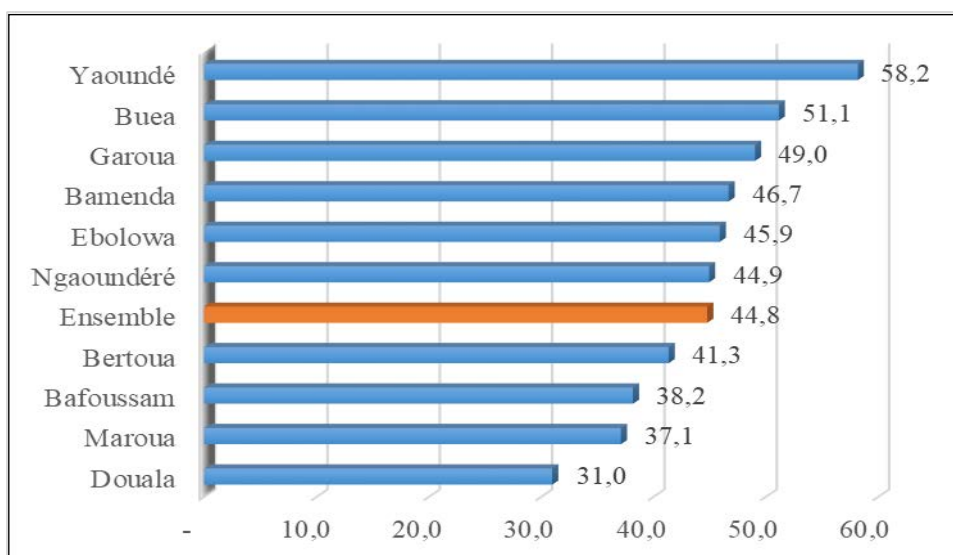
De nombreux risques sont liés à la pratique de l'activité de mototaxi : risques d'accidents, risques de détérioration de l'état de santé, risques d'agression et de vol de moto, risques de rupture d'union.

4.4.1 Accidents de travail

Dans l'ensemble, 44,8% de conducteurs de mototaxi ont déjà été victime d'au moins un accident de la circulation. Au niveau régional, six villes se situent au-dessus de la moyenne (voir graphique 4.8). Parmi celles-ci, les villes de Yaoundé et de Buea se présentent comme étant les plus « accidentogènes », avec plus de la moitié des mototaxis qui ont expérimentés au moins un accident (58,2% pour Yaoundé et 51,1% pour Buea).

Parmi les quatre autres villes en dessous de la moyenne, Douala apparaît comme la ville où la proportion de conducteurs de mototaxi ayant subi au moins un accident est la plus faible (31%). Ce résultat semble contraire aux idées reçues sur la pratique de l'activité de mototaxi dans la ville de Douala.

Graphique 4.6 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi ayant été victime d'au moins un accident de circulation selon la ville d'enquête.



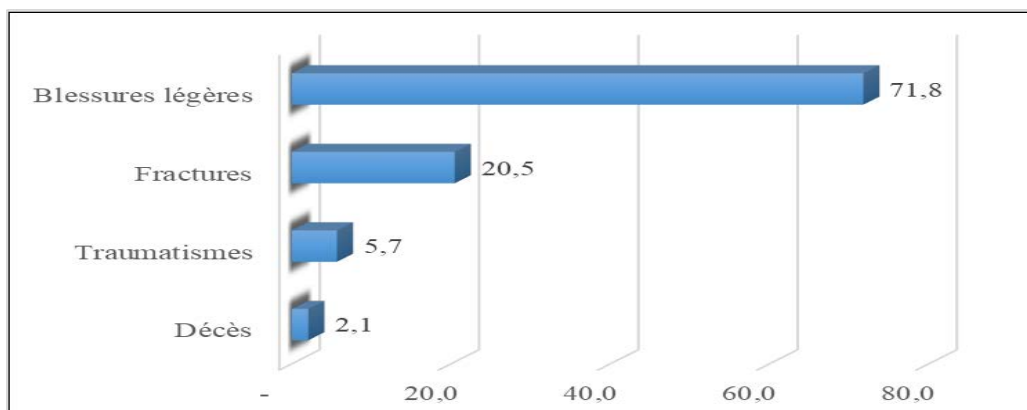
Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 201

4.4.2 Conséquences des accidents

Les accidents de mototaxis conduisent le plus souvent à des conséquences dont la gravité varie des blessures graves au décès du conducteur ou de son/sa client(e), en passant par des fractures et autres traumatismes. Il est à noter que, tout accident de mototaxi entraîne toujours un traumatisme dont les plus fréquentes sont les blessures légères (71,8% des accidentés déclarés)¹⁹. Plus d'un cinquième de conducteurs accidentés a souffert de fractures (20,5%). Le plus inquiétant reste les traumatismes crâniens et les décès, bien que faibles (5,7% et 2,1% respectivement) sont non négligeables par leurs implications sociales. Ces dernières conséquences sont surtout le fait du non-port de casque, le non-respect des règles élémentaires de conduite, la surcharge de clients, etc.

¹⁹ La question sur les conséquences des accidents des conducteurs de mototaxi était à réponses multiples pour chaque modalité. Pour estimer le nombre d'accident par modalité retenue (graphique 4.9) un coefficient de proportionnalité inverse a été appliqué aux données empiriques.

Graphique 4.7 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés ayant eu un accident par conséquence subie.



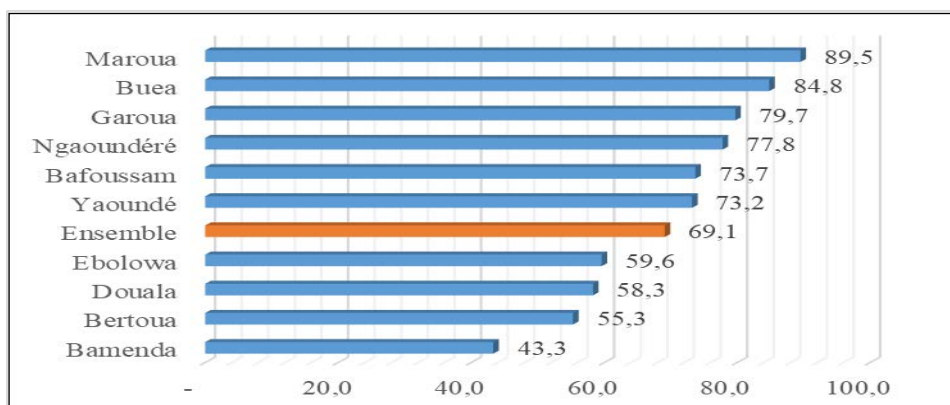
Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

4.4.3 Détérioration de l'état de santé

La conduite de la moto à des fins lucratives nécessite l'endurance. Elle expose les conducteurs aux intempéries (soleil, pluie et froid), et surtout à la poussière qui fragilisent leur état de santé. Plus de la moitié des conducteurs de mototaxi enquêtés (69,1%) affirment avoir été malades du fait de l'exercice de cette activité.

Au niveau régional, dans presque toutes les villes chefs-lieux de région, à l'exception de la ville de Bamenda, plus de la moitié des conducteurs de mototaxi a souffert ou souffre d'une maladie liée à son activité (graphique 4.8). Six chefs-lieux de région (Maroua, Buea, Ngaoundéré, Bafoussam et Yaoundé) ont les niveaux les plus élevés de fragilité face à la maladie avec des propositions au-dessus de la moyenne de l'ensemble (près de trois quarts et plus). La situation des villes de Maroua et Buea semble plus préoccupante.

Graphique 4.8 : Proportion (%) des conducteurs de mototaxi enquêtés ayant souffert d'une maladie consécutive à l'exercice de leur activité.



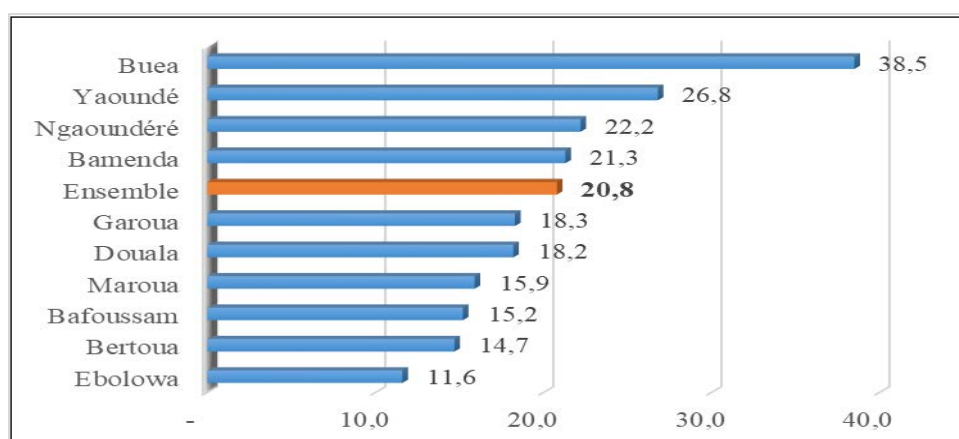
Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

4.4.4 Agressions diverses

Les conducteurs de mototaxi représentent, pour les brigands et agresseurs, des cibles privilégiées et faciles sur l'ensemble du territoire national. Trois types d'agression ont été retenus par l'enquête à savoir : l'arrachement des motos, le dépouillement des biens et des sévices corporels. Les résultats de l'enquête montrent ainsi que, dans l'ensemble, un cinquième des conducteurs de mototaxi (20,8%) ont connu au moins une agression au cours de leur activité.

Au niveau des chefs-lieux de région, le niveau d'agressions reste encore en dessous de 50% (graphique 4.9). Quatre chefs-lieux de région se distinguent par leur niveau d'agression au-dessus de la moyenne des dix. Il s'agit de Buea qui a le taux le plus élevé d'agression (38,5%), suivie de Yaoundé, Ngaoundéré et Bamenda. Les chefs-lieux de région où on enregistre le moins d'agressions de conducteurs de mototaxi sont Ebolowa, suivi de Bertoua.

Graphique 4.9 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi victimes d'agressions par ville d'enquête.

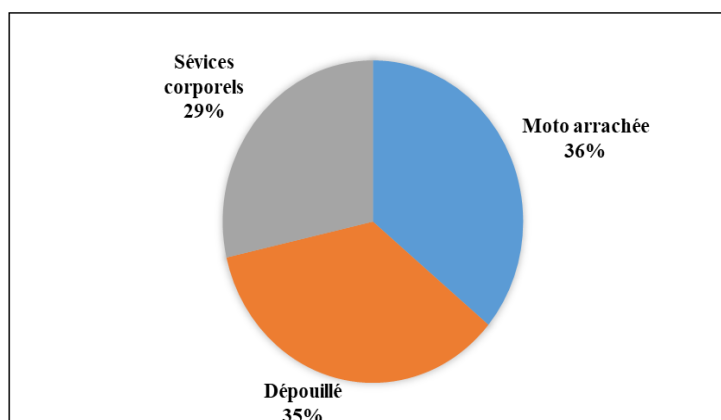


Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Les trois types d'agressions ont des niveaux de survenance dans l'ordre d'importance suivant : l'arrachement de moto, le dépouillement de biens et les sévices corporels (graphique 4.10)²⁰.

²⁰ Pour le calcul des proportions se référer à la note en bas de page 21.

Graphique 4.10 : Répartition (%) de conducteurs de mototaxi victimes d'agressions par type d'agression.

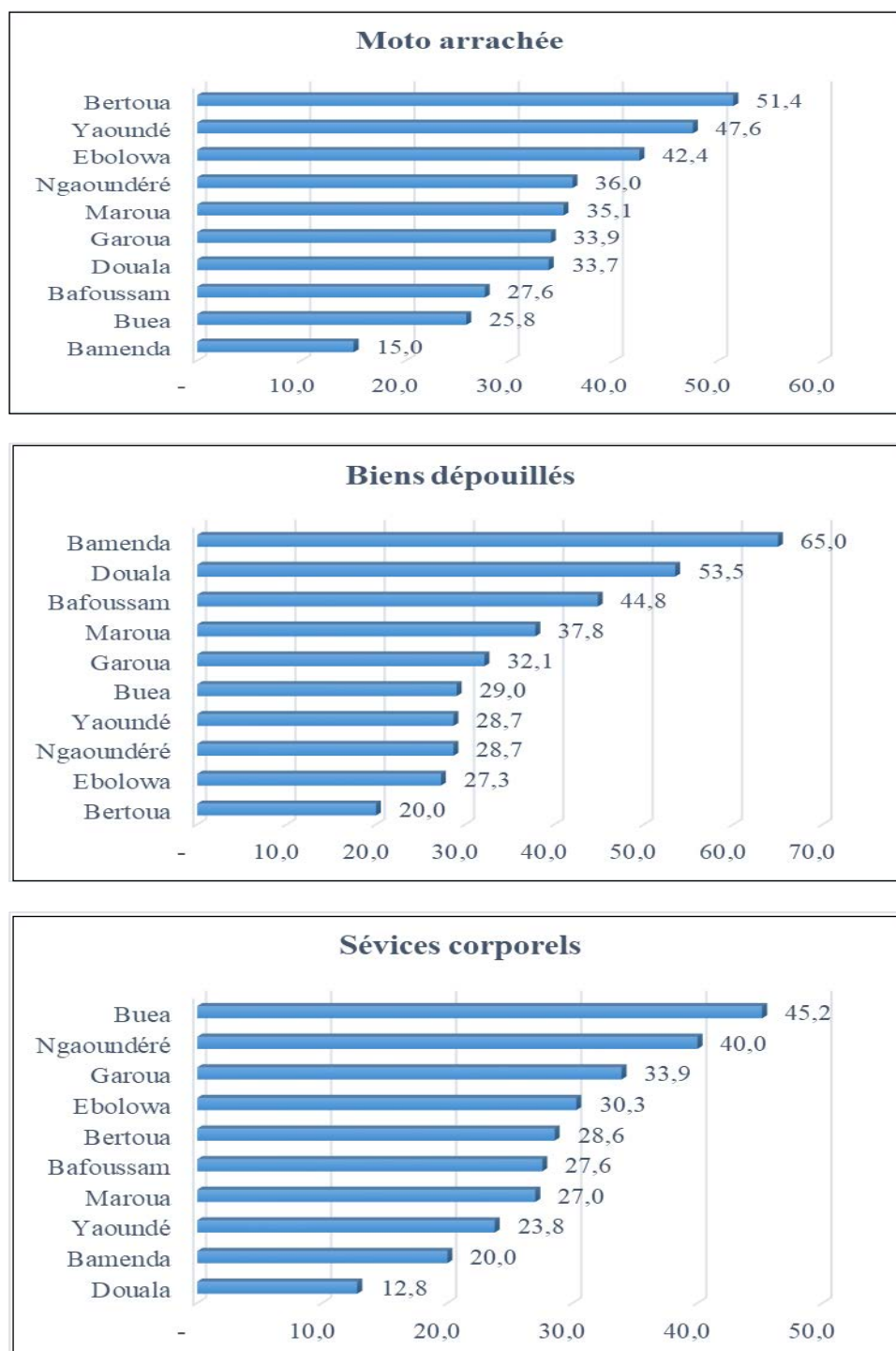


Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Les variations sont très disparates dans les chefs-lieux de région, (voir graphique 4.11). Il se dessine une certaine spécialisation des villes réputées dangereuses en fonction du type d'agression :

- Pour l'arrachement de moto, Bertoua et Yaoundé avec des taux d'agression de 51,7% et 47,6% respectivement, contrairement à Bamenda qui est la ville la moins dangereuse (15,0%).
- En ce qui concerne le dépouillement des biens, Bamenda enregistre un taux d'agression de 65,6% suivi de Douala (53,3%), tandis que Bertoua n'enregistre qu'un taux de 20,0%
- Les sérvices corporels ont été expérimentés par moins de la majorité des conducteurs de mototaxi, les chefs-lieux de région les plus atteints étant Buea (45,2%) et Ngaoundéré (40,0%). Contre toute attente Douala est le seul chef-lieu de région où ce type d'agression est relativement très faible (12,8%).
- Il est à noter enfin que la ville de Garoua est la seule où les trois types d'agression se situent à un même niveau : arrachement de moto (33,9%), dépouillement de biens (32,1%) et sérvices corporels (33,9%).

Graphique 4.11 : Proportion (%) de conducteurs de mototaxi victimes d'agressions par ville d'enquête selon le type d'agression.

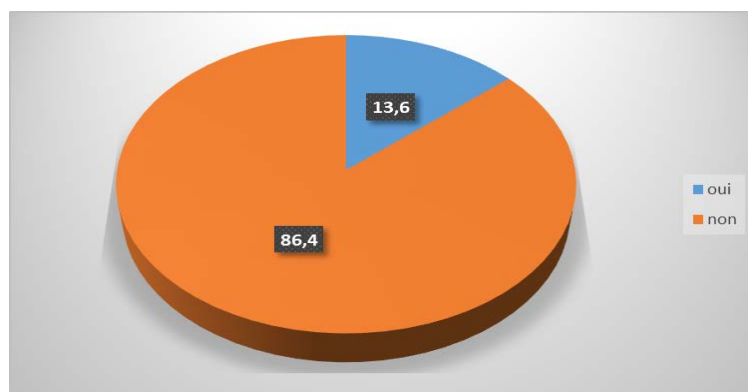


Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

4.4.5 Instabilité conjugale

La pratique de l'activité de mototaxi peut également avoir un impact négatif sur la vie conjugale des conducteurs de mototaxi. Elle peut être à l'origine d'une instabilité conjugale mais reste encore relativement faible, puisque seulement 13,6% des enquêtés déclarent avoir vécu une rupture ou une séparation conjugale depuis leur entrée dans cette activité.

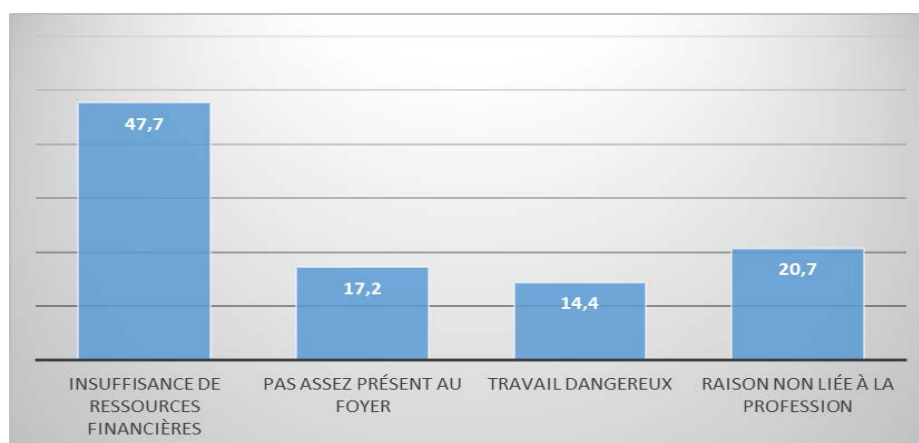
Graphique 4.12 : Rupture ou séparation conjugale depuis l'entrée dans l'activité



Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Les raisons évoquées sont l'insuffisance des ressources financières (47,7%), l'absence régulière au foyer (17,2%) et la dangerosité du travail (14,5%).

Graphique 4.13 : Rupture ou séparation conjugale depuis l'entrée dans l'activité



Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

4.5 Retombées économiques liés à l'activité de mototaxi

Avec une clientèle sans cesse croissante, l'activité de mototaxi est de plus en plus rentable. Elle permet de générer des revenus subséquents et rapporte des gains propices à l'épargne et à l'investissement.

4.5.1 Revenu mensuel moyen des conducteurs de mototaxi

Le revenu mensuel moyen (RMM) des conducteurs de mototaxi enquêtés est de 127 533 FCFA. Ce qui est largement au-dessus du revenu mensuel moyen d'activité des travailleurs qui est de 39 500 FCFA (ECAM 4, 2014) et du SMIG qui est de 36 270 FCFA. Ce revenu moyen avoisine 130 000 FCFA chez les jeunes de moins de 35 ans, physiquement plus aptes, et d'environ 120 000 FCFA chez les 35 ans et plus.

Au niveau régional, le revenu mensuel moyen des conducteurs de mototaxi enquêtés est au-dessus de la moyenne nationale dans quatre chefs-lieux de régions : Yaoundé (154 849 FCFA), Buea (153 415 FCFA), Bamenda (135 413 FCFA) et Bertoua (131 516 FCFA). Cela est dû à une forte clientèle, mais aussi à une concurrence relativement faible dans ces villes. Ce qui n'est vraisemblablement pas le cas à Ngaoundéré ou à Douala où la concurrence serait plus rude.

Tableau 4.4 : Revenu mensuel moyen des conducteurs de mototaxi par chef-lieu de région selon le groupe d'âges.

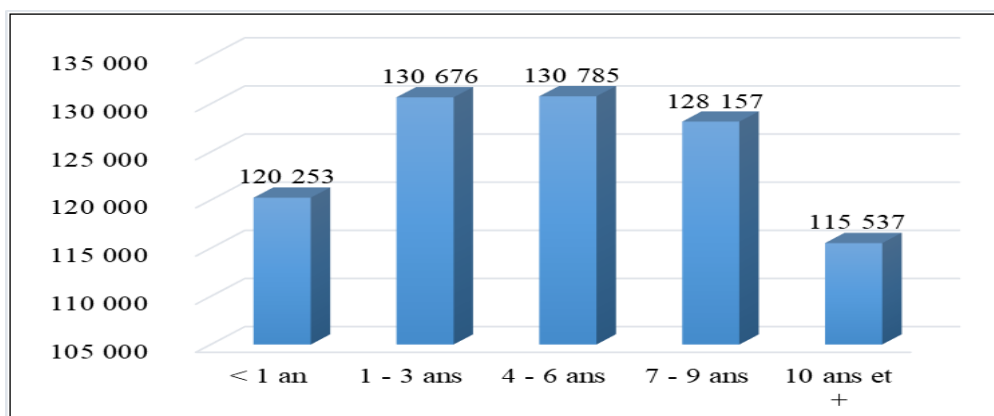
Ville	Groupe d'âges				Ensemble
	15-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45 ans et plus	
Ngaoundéré	107 201	96 034	100 813	138 927	101 728
Yaoundé	152 448	158 975	139 738	155 816	154 849
Bertoua	131 516	132 397	131 151	122 143	131 516
Maroua	119 717	108 670	102 915	116 833	111 185
Douala	112 694	111 314	111 912	106 404	110 943
Garoua	115 249	117 190	116 107	98 304	115 850
Bamenda	134 586	135 303	141 090	127 179	135 413
Bafoussam	108 474	126 670	121 071	118 528	120 054
Ebolowa	121 334	118 997	119 370	102 536	118 643
Buea	160 908	148 322	126 786	153 000	153 415
Ensemble	129 009	129 837	121 175	118 646	127 533

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Ce revenu moyen est relativement faible la première année d'activité, à hauteur de 120 243 FCFA, sans doute du fait de l'inexpérience du conducteur (cf. graphique 4.12). Il évolue rapidement pour atteindre une moyenne 130 785 FCFA autour de 5 ans d'ancienneté.

A partir de la septième année, le revenu commence à décroître, certainement à cause de l'épuisement du conducteur face à la pénibilité de l'activité et l'avancée en âge, pour se situer à 115 537 FCFA la dixième année. Cette baisse de revenu pourrait donc aussi expliquer en partie la volonté de la grande majorité des conducteurs de mototaxi de sortir de cette activité.

Graphique 4.14 : Revenu mensuel moyen des conducteurs de mototaxi par ancienneté dans l'activité.

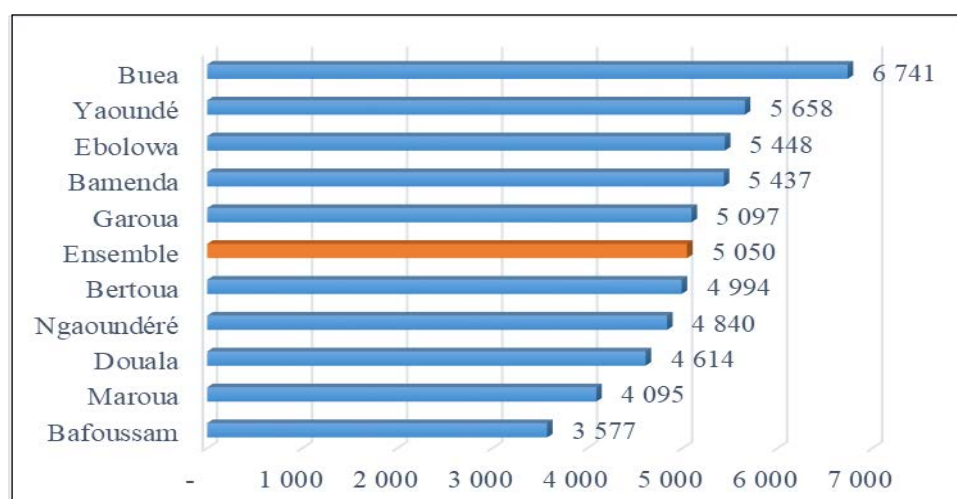


Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

4.5.2 Recette nette journalière moyenne

La recette nette journalière moyenne des conducteurs de mototaxis est de 5050 FCFA. Elle varie selon les chefs-lieux de région avec aux extrêmes, les villes de Buea (plus forte recette journalière, 6 741 FCFA) et de Bafoussam (plus faible recette journalière 3 577 FCFA). Le graphique 4.15 reprend l'ensemble des valeurs des autres chefs-lieux de région. On peut y noter en particulier le faible niveau des recettes de la ville de Douala qui semble corroborer l'hypothèse d'une forte concurrence dans cette ville évoquée précédemment.

Graphique 4.15 : Recette nette journalière moyenne des conducteurs de mototaxi par chef-lieu de région.



Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Bien que variant faiblement, la recette nette journalière moyenne est fonction du statut de propriété de la moto. En effet, ceux qui aspirent à devenir propriétaires de leur moto ont un rendement plus élevé que les autres. Ainsi les conducteurs de mototaxi en

situation de location-vente (donc qui aspirent à la propriété) ont une recette nette journalière moyenne la plus élevée (5 334 FCFA). Par contre, les doubleurs/lanceurs et les salariés qui auraient dû déclarer des recettes plus élevées, parce que travaillant à la fois pour eux-mêmes et pour le patron, ont des recettes les plus faibles. La recette des propriétaires et locataires n'est pas loin de la moyenne.

Tableau 4.5 : Recette nette journalière moyenne des conducteurs de mototaxi enquêtés par statut de propriété de la moto.

Statut de propriété	Recette nette journalière moyenne
Location-vente	5 334
Propriétaire	5 069
Locataire	5 054
Salarié	4 706
Doubleur / Lanceur	4 325

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

La recette nette journalière moyenne des conducteurs de mototaxi varie également selon qu'ils ont ou non une ligne de travail. La recette nette journalière moyenne (4 888 FCFA en moyenne) de ceux qui n'ont pas une ligne de travail bien précise est relativement plus faible que celui des conducteurs qui disent travailler sur une ligne bien précise (4 947 FCFA en moyenne). Par ailleurs, les recettes moyennes varient suivant l'ancienneté dans la profession. Ce résultat reste conforme à ceux obtenus au point 4.5.1 sur le revenu mensuel. Les raisons évoquées à ce niveau restent encore valables ici.

On constate que les conducteurs de mototaxi qui totalisent moins de trois ans d'expérience dans la profession ont une recette nette journalière moyenne plus élevée que ceux qui comptent sept ans et plus, soit 5 164 FCFA/jour contre 4 801 FCFA/jour pour ce deuxième groupe. Enfin, cet indicateur varie selon que le conducteur travaille ou non au centre-ville. La recette nette journalière moyenne est plus faible (4 979 FCFA) pour les conducteurs de mototaxi qui travaillent au centre-ville que pour ceux qui exercent en périphérie (5 400 FCFA). Le fait de travailler au centre-ville ne semble donc pas apporter plus d'avantages. Il serait donc judicieux pour les conducteurs de taxi de travailler dans les secteurs qui leur sont réservés surtout dans les villes où l'activité est réglementée.

Tableau 4.6 : Recette nette journalière moyenne par ligne de travail, ancienneté dans la profession et lieu de pratique de l'activité.

Variables	Recette nette journalière moyenne
Ligne de travail	
Oui	4947
Non	4888
Quelques fois	5824
Ancienneté dans la profession	
< 3ans	5164
3 à 4 ans	5090
5 à 7 ans	5188
> 7 ans	4801
Travaille au centre-ville	
Oui	4979
Non	5400

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

4.5.3. Amélioration des conditions de vie et investissements réalisés

L'activité de mototaxi contribue à l'amélioration des conditions de vie des conducteurs. En effet, trois des enquêtés (74,8%) reconnaissent que leurs conditions de vie se sont améliorées grâce à cette activité. En particulier, dans ce groupe, 7,4 % ont la perception que leur condition de vie s'est nettement améliorée, pour 18,7% elle s'est moyennement améliorée et 48,7% trouve que cette amélioration est encore faible.

Tableau 4.7 : Répartition (%) des enquêtés selon leur opinion sur l'amélioration de leurs conditions de vie.

Opinion sur l'amélioration	Fréquence (%)
Pas du tout	25,2
Oui un peu	48,7
Oui moyennement	18,7
Oui nettement	7,4
Ensemble	100,0

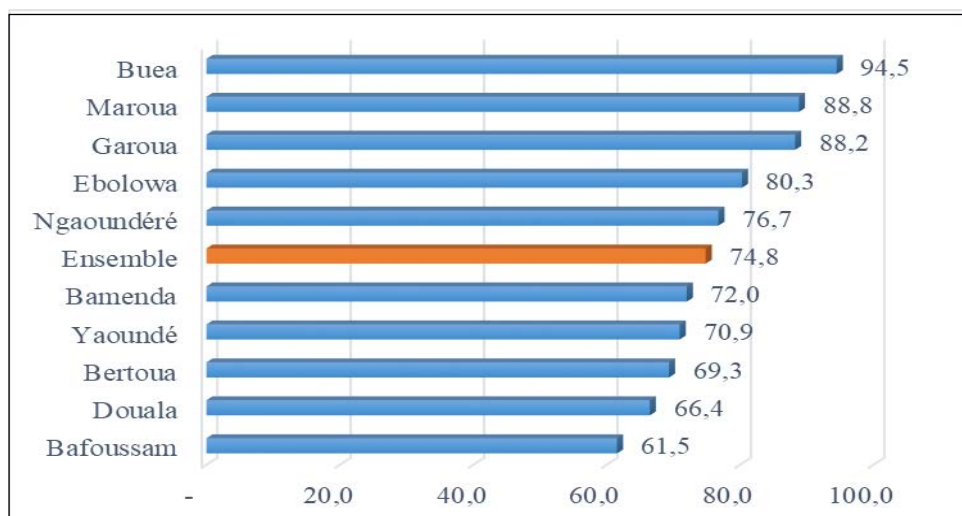
Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

L'analyse par chef-lieu de région révèle que (graphique 4.16) :

- 1) Les conducteurs de mototaxi des villes de Buea, Maroua et Garoua reconnaissent dans leur très grande majorité une amélioration de leurs conditions de vie. Ils sont suivis par ceux des chefs-lieux de région d'Ebolowa et de Ngaoundéré ; les cinq chefs-lieux de région ayant des perceptions supérieures à la moyenne.
- 2) La ville de Bafoussam a la perception la plus faible.

- 3) Ces variations régionales ne peuvent être mieux décrites qu'en contrôlant quelques variables de différenciation évoquées précédemment.

Graphique 4.16 : Proportions (%) d'enquêtés dont les conditions de vie se sont améliorées.

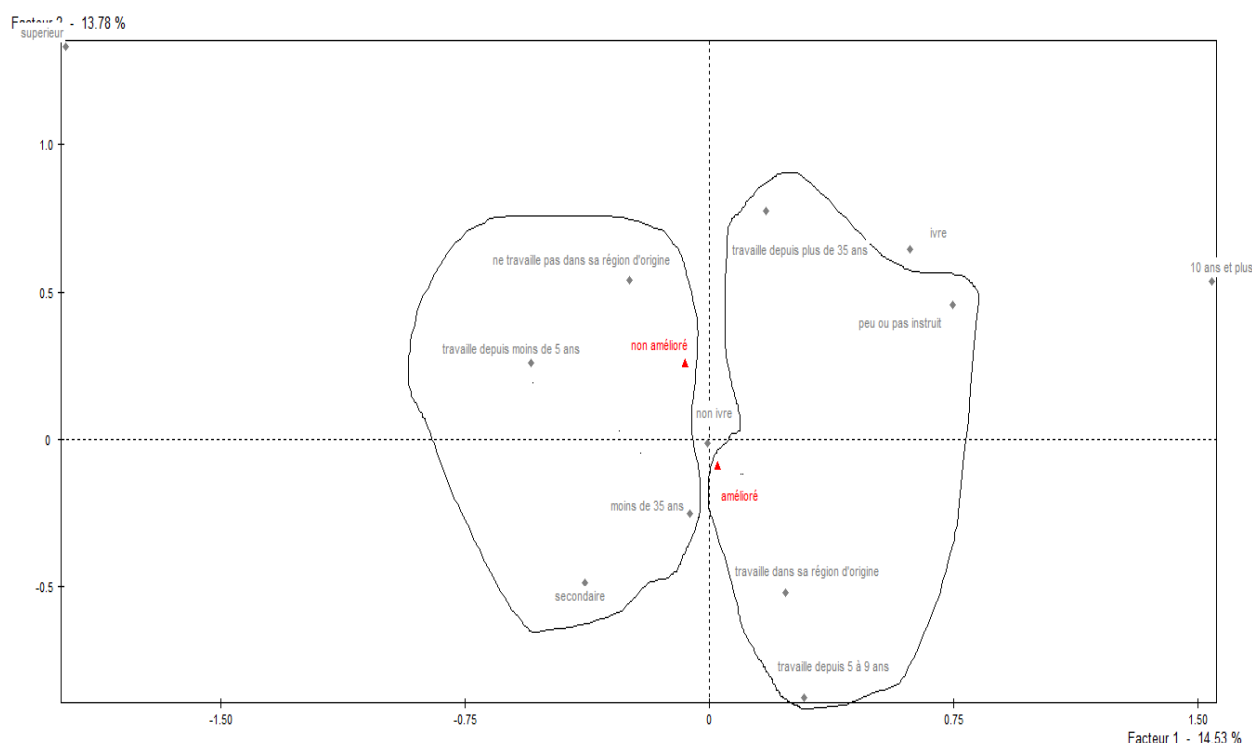


Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

La présentation du profil des conducteurs de mototaxi dans un plan factoriel permet de dégager deux groupes en fonction de la contribution de l'activité à l'amélioration de leur condition de vie. Le premier plan est celui des conducteurs de mototaxi qui ont vu leurs conditions de vie s'améliorer, tandis que le second est celui des conducteurs de mototaxi dont les conditions de vie n'ont pas visiblement changées. Ces plans factoriels opposent très clairement d'une part, les conducteurs qui ont une expérience professionnelle avérée à ceux qui arrivent nouvellement dans l'activité. Dans la première catégorie, on retrouve principalement des conducteurs de mototaxi qui exercent cette activité depuis plus de 5 ans. Dans ce groupe se retrouvent davantage des personnes âgées de 35 ans ou plus, des personnes peu instruites et des personnes qui travaillent dans leur région d'origine. Ceci pourrait donc expliquer le classement observé précédemment dans le graphique 4.16, les villes de Buea et de Bafoussam faisant exception.

Dans la seconde catégorie en revanche, on retrouve beaucoup plus ceux qui travaillent depuis moins de 5 ans à savoir les jeunes de moins de 35 ans, des personnes ayant le niveau d'instruction secondaire et les personnes ne travaillant pas dans leur région d'origine.

Graphique 4.17 : Profil des conducteurs de mototaxi selon que l'activité de mototaxi a contribué ou non à l'amélioration des conditions de vie.



Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Les revenus tirés permettent de faire face aux dépenses de consommation courante, de se constituer une épargne ou d'acquérir d'autres biens matériels ou immatériels. En effet, à l'examen du tableau 4.8, il apparaît que les gains tirés de cette activité permettent, à 30,5% des enquêtés de prendre en charge leur famille, à 14,3% de construire une maison et à 7,6% d'acquérir un terrain.

De gros investissements, notamment en ce qui concerne la construction ou l'achat d'une maison ont été réalisés par 30,7% des enquêtés à Bafoussam contre seulement 7,8% à Yaoundé.

Tableau 4.8: Répartition (%) des conducteurs de mototaxi par investissement réalisé selon la ville de travail.

Investissement réalisé	Ville de travail											Total
	Ngaoundéré	Yaoundé	Bertoua	Mandjou	Maroua	Douala	Garoua	Bamenda	Bafoussam	Ebolowa	Buea	
Prise en charge familial et quotidienne	52,5	29,4	33,3	39,0	32,5	17,4	41,6	20,0	23,7	44,3	33,0	30,5
Construction/ achats maison	12,1	7,8	11,6	17,1	13,3	17,4	11,2	16,8	30,7	9,8	13,6	14,3
Achats matériel roulant	7,1	12,8	11,6	12,2	5,8	13,0	12,4	14,7	7,0	6,6	9,1	10,7
Achats équipements/ matériels	6,1	14,5	5,8	9,8	2,5	12,5	16,9	10,5	8,8	6,6	6,8	10,2
Mariage	5,1	6,4	8,7	2,4	10,0	16,1	7,9	5,3	7,9	1,6	9,1	8,4
Achat de terrain	8,1	2,8	13,0	2,4	10,0	8,9	2,3	10,5	11,4	6,6	11,4	7,6
Epargne	6,1	9,6	2,9	0,0	6,7	0,9	2,3	3,2	0,0	8,2	3,4	4,5
Autres investissements	1,0	2,1	5,8	0,0	2,5	3,6	2,3	8,4	4,4	6,6	3,4	3,4
Indépendance financière	1,0	8,2	4,4	2,4	0,0	0,5	1,1	5,3	0,0	4,9	2,3	3,1
Investissement agricole/avicole	0,0	4,6	1,5	4,9	3,3	4,0	0,0	1,1	2,6	3,3	4,6	3,0
Achat de bétail/caprin	0,0	1,1	0,0	9,8	10,8	4,5	1,1	0,0	0,0	0,0	1,1	2,5
RAS	1,0	0,7	1,5	0,0	2,5	0,5	1,1	4,2	3,5	1,6	2,3	1,6
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017

4.6 Actions à mettre en place en vue d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de mototaxi

Les actions à mettre en place dans le but d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de mototaxi doivent se baser sur un diagnostic. Ce dernier devrait s'appuyer sur les lacunes observées au niveau des dispositions réglementaires, de l'environnement des conditions d'exercice de l'activité, des comportements individuels des conducteurs de mototaxis et des failles dans le système des transports.

Les conducteurs de mototaxi ont ainsi été interrogés afin qu'ils proposent des actions concrètes qui pourraient être initiées en vue de l'amélioration de leurs conditions de travail. De nombreuses actions ont ainsi été suggérées. Globalement, près de 20% des conducteurs de mototaxi souhaiteraient que les contrôles soient limités. Ces derniers fustigent l'attitude des agents communaux, des policiers et des syndicats qui abusent de leur autorité, en multipliant les contrôles et les tracasseries de toutes sortes. Quasiment la même proportion de conducteurs de mototaxi (19,1%) plaide en faveur d'une construction/amélioration de la voirie c'est-à-dire, la création de nouvelles routes ou la réhabilitation de celles existantes. Nombreux sont aussi ceux qui souhaitent que les charges d'exploitation liées à leur activité soient revues à la baisse (18,6%) notamment par la réduction du coût des taxes, des impôts et du carburant. D'autres actions sont également souhaitées, à l'instar de la facilitation de l'obtention du permis A (formation et obtention), la baisse des tarifs de la vignette et des assurances, etc. Pour d'autres conducteurs les actions de l'Etat devraient s'orienter plus vers la création des emplois pour les jeunes afin de faciliter leur insertion socioéconomique. Des actions comme l'affiliation à la CNPS, l'interdiction de la pratique de cette activité aux plus jeunes, la sensibilisation au respect du code de la route par les conducteurs de mototaxi et des campagnes de sensibilisation à un changement de perception sociale de l'activité sont également évoquées.

Tableau 4.9 : Répartition (%) des conducteurs de mototaxi par suggestion formulée pour améliorer leur condition de travail.

Actions proposées	Proportion (%)
Limiter contrôles et tracasseries (Police, mairie, Syndicat)	19,8
Construction / amélioration voirie	19,1
Baisser taxes/impôts/ carburant	18,6
Faciliter l'obtention des papiers (permis, vignette, assurances)	12,1
Autres (affiliation CNPS, interdiction mineurs, sensibilisation...)	7,9
Procurer emploi aux jeunes /aider insertion socioéconomique	6,8
Améliorer l'organisation du secteur d'activité	5,4
Autoriser la circulation sur toute l'étendue de la ville	3,3
Aider à l'acquisition (moto, casque, bottes)	3,1
Garantir la sécurité (éclairage public, patrouilles)	2,6
Aménager les sites de stationnement	1,3
Total	100,0

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Conclusion partielle

L'activité des mototaxis s'est progressivement imposée dans le paysage urbain. Cette activité est une source de revenus pour de nombreux jeunes qui contribue à l'amélioration de leurs conditions de vie et de celles des populations. En effet, le gain de ce travail participe à la satisfaction des besoins familiaux et sociaux et à la réalisation de différents projets. L'activité de mototaxi contribue également à la facilitation des déplacements des populations dans les zones enclavées. Toutefois, la pratique de cette activité à l'origine de nombreux accidents de la route, se caractérise principalement par le non-respect des dispositions réglementaires, (conduite sans permis de conduire, sans assurance, sans numéro d'immatriculation, etc.,) et par le non-respect des règles du code de la route (violation des feux, surcharge, consommation de stupéfiants, utilisation du téléphone au guidon, etc.). Ces comportements sont : la régulation de l'activité de mototaxi, l'incitation des conducteurs de mototaxi à l'adoption de meilleurs comportements et pratiques constituent ainsi, des défis énormes que les pouvoirs publics se doivent de relever.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Au fil des années, l'activité de mototaxi est devenue incontournable dans le transport des personnes et des biens en zones périurbaine et rurale au Cameroun. La situation économique du pays, favorable à son essor, a conduit à sa réglementation. Mais beaucoup reste à faire notamment en matière d'organisation de la profession et de la formation de tous les acteurs intervenant dans le domaine.

L'étude a porté sur un échantillon de 1 898 conducteurs de mototaxis dans les 10 chefs-lieux de régions. Elle a permis de ressortir le profil des conducteurs de mototaxis et d'analyser leurs motifs d'entrée dans cette activité. Les résultats obtenus montrent que, plus de trois quarts des conducteurs de mototaxi enquêtés sont des jeunes âgés de 15 à 34 ans. L'âge moyen de l'ensemble des enquêtés est de 30,2 ans. Par ailleurs, cette activité regorge en majorité de jeunes ayant un niveau d'instruction peu élevé (60,6% ont un niveau d'étude primaire au plus), des diplômés de l'enseignement supérieur (3,4%) bien minoritaires. Ce qui dénote de la difficulté d'insertion des jeunes de cette catégorie sur le marché de l'emploi.

Par ailleurs, les résultats de l'étude ont montré que, les conducteurs de mototaxi assument des responsabilités familiales et sociales : 36,9% sont mariés, la grande majorité est chef de ménage (80,4%) et près de 19% ont plus de six personnes à leur charge.

Au sujet des motifs d'entrée dans l'activité, trois sont essentiellement évoqués : la difficulté d'accès à un autre emploi (36,6%), l'insertion facile (27,0%) et la source de revenu supplémentaire (27,0%).

Plus de six conducteurs de mototaxis sur dix sont propriétaires de leur moto et aspirent fortement à l'auto-emploi. Toutefois, quel que soit le statut de propriété considéré, les enquêtés, dans leur grande majorité, aimeraient changer d'activité.

Cette activité est une source de revenus pour de nombreux jeunes et contribue à l'amélioration des conditions de vie des populations. En effet, les gains de ce travail participent à la satisfaction des besoins sociaux et à la réalisation de différents projets individuels ou familiaux. Cette activité contribue également à faciliter les déplacements des populations dans les zones enclavées. Toutefois, la pratique de cette activité se caractérise principalement par le non-respect des dispositions réglementaires (conduite sans permis de conduire, sans police d'assurance, sans numéro d'immatriculation, etc.) et des règles du code de la route (violation des feux, surcharge, consommation de stupéfiants, utilisation du téléphone au guidon, etc.).

Il ressort également que cette activité n'est pas sans risque. A côté des accidents dont certains conduisent aux traumatismes crâniens et aux décès, les agressions contre les conducteurs de mototaxi sont fréquentes. Elles concernent principalement l'arrachement

des motos, le dépouillement de biens et les sévices corporels. Bien que ce comportement soit encore marginal, certains conducteurs de mototaxi s'impliquent dans des actes répréhensibles par la loi.

Au terme de cette étude, quelques recommandations peuvent être formulées à l'endroit des acteurs du secteur.

Au Gouvernement :

- Rendre obligatoire la formation des conducteurs de mototaxi dans les auto-écoles.
- Renforcer l'éducation et les campagnes de sensibilisation en direction des conducteurs de mototaxi, en vue de combattre les comportements à risque liés à l'exercice de l'activité ;
- Faciliter l'obtention des pièces exigibles aux conducteurs de mototaxi;
- Renforcer le dispositif d'encadrement de l'activité de mototaxi à travers la mise en œuvre effective des textes d'application pris au niveau de chaque collectivité territoriale décentralisée ;
- Faciliter l'organisation de l'activité syndicale des mototaxis suivant ses différents corps de métiers à savoir : propriétaires, conducteurs et autres métiers connexes conformément à la législation en vigueur ;
- Renforcer et améliorer le système de collecte et d'analyse des données sur l'activité de mototaxi ;
- Améliorer la voirie urbaine en y créant des voies et des parkings dédiés aux mototaxis.

Aux conducteurs et propriétaires de mototaxi :

- S'affilier à la CNPS ;
- Respecter les lois et règlements encadrant la profession ;
- S'organiser en syndicat par branche d'activité dans le secteur.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Aerts, J-J.; Cogneau, D., Herrera, J., de Monchy, G. et Roubaud, F. (sous la direction), (2000). *L'économie camerounaise : un espoir évanoui*, Paris, Karthala, 287 p.

Agossou, N. S. (2004). *Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou*, Autrepart, n° 32, 135-148.

Bekolo Minkoumou (Réalisateur). (2006). Circulation des piétons et des deux roues: cas du Cameroun [Film]. Yaoundé, Cameroun (Consulté le 15 août 2018)

BUCREP (2010). *Rapport du troisième Recensement Général de la Population et de l'Habitat, (RGPH3), TOME 09- Migrations*, Yaoundé : Beta Print, 303p.

BUCREP (2012). *Enjeux et défis d'une population de 20 millions au Cameroun en 2011*, Rapport National sur l'état de la Population, Edition 2011, 106p.

Diaz Olvera, L.& al.(2007). *La diffusion des mototaxis dans l'Afrique urbaine au Sud du Sahara*, communication présentée lors du XLIII^e colloque de l'Association de Science Régionale De Langue Française (ASRDLF) sur le thème : *Les dynamiques territoriales: débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires* à Grenoble-Chambéry, 17p.

Djouda Djouda, Y. B. (2012). *Comprendre autrement la ville africaine*, Urban Knowledge of cities of the south, 1-10.

Estrade, M-A. (2006). *La mobilité professionnelle, de quoi parle-t-on ?*, La note de veille, n° 19, Centre d'Analyse Stratégique, 1-3.

Guezere, A. (2012). *Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux*, Géographie, économie, société, vol 14, n°1, 53-72.

Harris, J.R. et Todarro, M. (1970). *Migration, unemployment and development : a two-sector analysis*, American Economic Review, n° 60, 126-142.

Henry, E. (1986). *Questions sur la mobilité urbaine dans les pays en développement*, in G. d. tiers-monde, P. Haeringer, & J. C. David (Éds.), *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain* (éd. dossier n°2). Lyon, France: CNRS, OSTROM, Université Lyon II.

Institut National de Statistique (2011). *Jeunes et marché du travail au Cameroun en 2010*, Rapport de la 2^{ème} Enquête nationale sur l'emploi et le secteur informel

Institut National de Statistique (2014). *Quatrième Enquête Camerounaise Auprès des Ménages, Pauvreté, mobilité résidentielle et migrations au Cameroun*, 4p.

Institut National de Statistique (2014). *Quatrième Enquête Camerounaise Auprès des Ménages Pauvreté, Tendances, profils et déterminants de la pauvreté au Cameroun entre 2001 et 2014*. 72p

- Keutcheu, J. (2015).** *Le «fléau des mototaxis», comment se fabrique un problème public au Cameroun*, Cahiers d'Études africaines, vol. LV, n° 3, 509-534.
- Kumar, A. (2011).** *Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines: une perspective d'économie politique*. Programme de politiques de transport pour l'Afrique subsaharienne (SSATP), *Série transport urbain*, Banque mondiale, Union européenne, ONUHABITAT
- Lewis A. (1954).** *Economie Development with Unlimited Supplies of Labour*, The Manchester School of Economic and social studies, Angleterre.
- Marchais, G. (2009).** *Règles publiques, règles privées : les taxis motos au Bénin*, l'Economie Politique, n°41, 59-68.
- Noumbissi, A. & Wayack, M. (1994).** *La femme camerounaise face aux méthodes contraceptives modernes : rejet ou inaccessibilité ?* Communication présentée lors des V^{èmes} Journées démographiques de l'Orstom sur le thème : « *Maîtrise de la fécondité et planification familiale* », Paris, 28-30 septembre.
- Pochet, P., Diaz Olvera, L., Plat, D., & Adolehoume, A. (2017).** *L'usage privé et public des motos dans les villes d'Afrique sub-saharienne*. HAL - L'archive ouverte, juin 29, pp. 1-6.
- République du Cameroun. (1975).** Décret n°75/650/PM du 16 février 1975 portant circulation des deux roues. Yaoundé: Premier Ministère.
- République du Cameroun. (1994).** Décret n°94/033/PM du 02 février 1994 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux, Yaoundé
- République du Cameroun. (2008).** Décret n°2008/3447/PM du 31 décembre 2008 relatif aux conditions d'exploitation des motocycles à titre onéreux, Yaoundé
- Sahabana, M. (2011).** La question de la mobilité vue de Douala, *Les Cahiers de Global Chance*, 112-113.
- Tassou André (2018).** *Désordre urbain et insécurité au Cameroun, évaluation et plaidoyer pour une gouvernance urbaine rationnelle*, Yaoundé : Editions Ifrikiya, 330p.
- Tefe Tagne, R.(2008).** Mesures et travail informel : une analyse sociologique des espaces et des temps sociaux dans les petits métiers urbains à Douala au Cameroun, 16p.
- Disponible sur : https://metices.ulb.ac.be/IMG/pdf/TEFE_TAGNE.pdf (consulté le 13 août 2018).
- Zé, M. P. (2007).** *L'emploi dans l'administration publique camerounaise : entre précarité et pérennité*, dans *Revue EDJA*, n° 75, octobre-novembre-décembre, 5-22.

DOCUMENTS CONSULTES SUR INTERNET

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

Amadou I. (2014). *Usages du Tramadol à des fins non médicales par les mototaxi de la ville de Garoua* [Internet]. [cité 16 août 2018]. Disponible sur: <https://www.hsd-fmsb.org/index.php/hsd/thesis/view/185>.

Amougou Mbarga, A. B. (2010). *Le phénomène des mototaxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : Une approche par les « cultural Studies », Anthropologie et Sociétés*, Vol.34, n°1, 55-73. Disponible sur : 10.7202/044196ar (Consulté le 05/10/2018).

Boco, J. C. (2015). *Initiative de l'agence béninoise de l'environnement sur les taxis motos à Cotonou: analyse et possibilités d'une redéfinition de la communication pour le développement durable*, Thèse de doctorat, Montréal, Québec, Canada: Université du Québec à Montréal. Disponible sur : archipel.uqam.ca/8535/1/D3019.pdf (Consulté le 05 septembre 2018).

Briod, P. (2011). *Les Zemidjans de Cotonou, un obstacle à une mobilité urbaine plus durable ? Cotonou face à la contrainte énergétique et environnementale*. In, I. Milbert (Éd.), *Politique urbaine et écologie*. Hiver 201, 1-22., Genève: Institut des Hautes Etudes Internationales et du Développement. Disponible sur : www.graduateinstitute.ch (Consulté le 20 août 2018).

DjoudaDjouda, Y. B. (2014). *Les jeunes benskieneurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'État*, *Autrepart*, vol.3, n° 71, 97-117. Disponible sur : doi:10.3917/autr.071.0097 (Consulté le 05/10/2018).

Kaffo, C., Kamdem, P., Tatsabong, B., & Diebo, L. M. (2007). *L'intégration des "mototaxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique Subsaharienne*, Yaoundé : Institut National de la Cartographie - Université de Parie XIII (CRESC) - Université de Dschang (FLSH). Disponible sur : http://www.sifee.org/static/uploaded/Files/ressources/contenu-ecole/douala/volet-2/1_Smoura_exercice.pdf (Consulté le 05/10/2018).

Kalieu, C. (2016). *Surgissement, prolifération et intégration des mototaxis dans les villes camerounaises : Les exemples de Douala et Bafoussam*. Brest, Bretagne Loire, France, Thèse de doctorat, Université de Bretagne Occidentale, Mention : Urbanisme - Aménagement du territoire. Université de Bretagne Loire. Disponible sur : <https://www.theses.fr/2016BRES0078.pdf> (Consulté le 08 août 2018).

Ngaroua, Mbo, A. J., Aidego, A. M., Djibrilla, Y., & Eloundou, N. J. (2016). *Les fractures dues aux accidents de la voie publique à l'hôpital régional de Ngaoundéré (Cameroun)*, *Health Sci. Di*, Vol 17, n° 3 July – August –September, 1-28. Disponible sur : www.hsd-fmsb.org (Consulté le août 13, 2018).

Niamien, K. H.-J., Kouassi, K., & Assi-Kaudjhis, P. J. (2017). *Essor des s et restructuration de l'espace urbain de Bouaké dans un contexte post-crise*. *Germivoire*, mai, 1-22. Disponible sur : <http://germivoire.net>(Consulté le 14août 2018).

Njiélé, H. V. (2012). *Mototaxis : le désordre règne malgré la régulation*. Disponible sur : <http://hervevillard.over-blog.com/article-mototaxi-le-desordre-regne-malgre-la-regularisation-97368372.html> (Consulté le août 20, 2018).

Ouyi, B. (2016). *Le secteur informel, une solution au problème d'emploi ? Les leçons d'une étude empirique auprès des conducteurs de taxi-motos*, *Revue Cames*, n° 5, 14 p. Disponible :sur <http://publication.lecames.org/index.php/hum/article/viewFile/567/383>: (Consulté le 14août 2018):

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

Disponible sur : www.euromedina.org/bibliotheque_fichiers/VC_Auf_TexteSahabana.pdf (Consulté le 09 septembre 2018)

ANNEXES

ANNEXE 1 : Questionnaire de l'enquête

République du Cameroun
Paix – Travail – Patrie

Republic of Cameroon
Peace-Work-Fatherland



Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population

Central Bureau of the Census and population Studies

ENQUETE SUR L'ACTIVITE DE MOTOTAXI

CONFIDENTIEL : Les informations contenues dans ce document sont confidentielles et ne pourront être utilisées à des fins de poursuites judiciaires, de contrôle fiscal ou de répression économique, conformément à la loi N° 91/023 du 16 décembre 1991 relative aux Recensements et Enquêtes Statistiques.

Questionnaire conducteurs de mototaxi

Le Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population mène actuellement une enquête sur les mototaximen dans les zones urbaines des 10 chefs-lieux de région. A cette occasion, je souhaiterais vous poser quelques questions au sujet de cette activité. Les informations que vous me communiquerez resteront strictement confidentielles et ne pourront être utilisées qu'à des fins statistiques.

I. IDENTIFICATION GEOGRAPHIQUE DE LA ZONE D'ENQUETE

Région :/-/-/
Département...../-/-/
Arrondissement..... /-/-/
Site...../-/-/
Quartier.....

II. CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'ENQUETE

II.1	Quel est votre nom ?	
II.2	Quel âge avez-vous ?	
II.3	Quelle est votre situation matrimoniale ?	1. Célibataire, 2. Union libre, 3. Marié monogame, 4. Marié polygame, 5. Séparé, 6. Divorcé, 7. Veuf
II.4	Etes-vous chef de ménage ?	1. Oui 2. Non
II.5	Combien de personnes à charge avez-vous ?	
II.6	Quel est votre niveau d'instruction ?	Sans niveau, 1. Primaire 2. Secondaire premier cycle, 3. Secondaire second cycle, 4. Supérieur.
II.7	Quel est votre diplôme le plus élevé ?	1. Sans diplôme 1. CEP, 2. attestation SAR/SM 3. BEPC/CAP, 4. Probatoire, 5. Baccalauréat, 6. DUT/DEUG/BTS, 7. Licence, 8. Master 1 et plus.
II.8	Quelle est votre ethnie ?	
II.9	Quel est votre département d'origine ?	
II.10	Quelle est votre religion ?	
II.11	Habitez-vous ce quartier ?	1. Oui 2. Non
II.12	Quel est votre statut d'occupation du logement ?	1. propriétaire, 2. Locataire, 3. Chez mes parents, 4. Chez un membre de ma famille, 5. Chez un ami, 6. Chez le patron, 7. Squatter/SDF.

III. PARCOURS BIOGRAPHIQUE

III.1a	Que faisiez-vous avant d'être conducteur de mototaxi ?	1. En activité 2. Au chômage 3. Retraité 4. Elève/étudiant 5. Rentier 6. Oisif
III.1b	Si en activité, que faisiez-vous ?	1. Agriculteur/Éleveur/Pêcher, 2. Artisan/Call-boxeur, 3. Commerçant, 4. Cadre 5. Employé de bureau, 6. Ouvrier 7. Chauffeur, 8. Autre
III.2a	Quel était votre arrondissement de résidence quand vous exerciez l'activité précédente (ou avant que vous ne soyez conducteur de mototaxi) ?	Inscrire littéralement le nom de l'arrondissement ou le pays si l'enquête vient de l'étranger.
III.2b	Était-ce en ville ou au village ?	1. Ville ; 2. Campagne
III.3	Qu'est-ce qui vous a poussé à être conducteurs de mototaxi ?	1. Insertion facile, 2. Pour avoir une source de revenu supplémentaire, 3. Parce que c'est une activité familiale 4. Pour financer un projet, 5. Difficulté à trouver un autre emploi, 6. Placement familial

IV. SITUATION PROFESSIONNELLE DES ENQUETES

IV.1	Depuis combien de temps êtes-vous conducteur de mototaxi ?	
IV.2	Etes-vous syndiqué ?	1. Oui 2. Non
IV.3	Quel est votre statut par rapport à la moto que vous conduisez actuellement ?	1. Propriétaire, 2. Locataire, 3. Sociétaire, 4. Salarié, 5. Doubleur/Lanceur, 6. Location-vente
IV.4a	La moto que vous conduisez actuellement dispose-t-elle d'une carte grise ?	1. Oui 2. Non
IV.4b	Si oui, dispose-t-elle d'une police d'assurance en cours de validité ?	1. Oui 2. Non
IV.4c	Possédez-vous un numéro d'identification attribuée par la commune du ressort du lieu d'exploitation ?	1. Oui 2. Non
IV.5a	Avez-vous un permis de conduire ?	1. Oui 2. Non
IV.5b	Si oui, en quelle année l'avez-vous obtenu ?	
IV.5c	Si non, qui vous a appris à conduire une moto ?	1. Mon patron, 2. un ami, 3. 3. moi-même, 4. 4. Un parent
IV.5d	Pendant combien de temps avez-vous appris à conduire une moto ? (convertir la durée en jours)	
IV.6	Après avoir appris à conduire la moto, combien de temps avez-vous passé avant de commencer à travailler ? (convertir la durée en semaines)	
IV.7	Travaillez-vous dans la journée ou plutôt dans la nuit ?	1. Plutôt dans journée, 2. .Plutôt dans la nuit, 3. .Jour et nuit 4. .Peut varier
IV.8	A quelle heure commencez-vous habituellement le travail ?	
IV.9	Vers quelle heure terminez-vous habituellement le travail ?	
IV.10	Combien d'heures de pause avez-vous quotidiennement ?	
IV.11	Combien de jours de travail avez-vous par semaine ?	

VI.12	Vous arrive-t-il de travailler sur une autre ligne que celle habituelle ?	1. Oui 2.Non 3.Quelques fois
VI.13	Est-ce que la mairie tolère cette pratique ?	1. Oui 2.Non
IV.14	Arrivez-vous parfois au centre-ville dans le cadre de votre travail ?	1. Oui 2.Non
IV.15	Prenez-vous des congés annuels ?	1. Oui 2.Non
IV.16	Si oui, quel est le nombre de jours de congés que vous avez ? (convertir le nombre en jours)	
IV.17	Quelle a été votre recette nette journalière de la veille ? (en francs CFA)	
IV.18	Quelle a été votre recette nette journalière de l'avant-veille ? (en francs CFA)	
IV.19	Combien prélevez-vous pour vous-même dans cette recette ?	
IV.20	En dehors de la conduite de la moto, exercez-vous une autre activité ?	1. Oui 2.Non

V. INSECURITE LIEE A L'ACTIVITE

V.1	Portez-vous un casque lorsque vous conduisez ?	1. Oui 2. Non
V.2	Avez-vous un casque pour vos clients ?	1. Oui 2. Non
V.3	Quel est le nombre maximal de clients que vous avez déjà eu à porter sur un trajet?	
V.4a	Avez-vous déjà eu un ou plusieurs accidents ?	1. Oui 2. Non
V.4b	Si oui, Quelles en ont été les conséquences ? (plus d'une réponse peut être apportée)	
V.4b1	Blessures légères	1. Oui 2. Non
V.4b2	Fractures	1. Oui 2. Non
V.4b3	Traumatisme crânien	1. Oui 2. Non
V.4b4	Mort	1. Oui 2. Non
V.5	Avez-vous déjà été victime d'agression dans l'exercice de votre activité ?	1. Oui 2. Non
V.6	Quelles en ont été les conséquences ? (plus d'une réponse peut être apportée)	
V.6a	Moto arrachée	1. Oui 2. Non

V.6b	Dépouillé de son argent	1. Oui 2. Non
V.6c	Séviesses corporels	1. Oui 2. Non
V.7	Consommez-vous de l'alcool aux heures de travail ?	1. Oui 2. Non
V.8	Vous est-il arrivé de travailler en état d'ivresse ?	1. Oui 2. Non
V.9	Consommez-vous du tramol ou toute autre forme de drogue ?	1. Oui 2. Non
V.10a	Utilisez-vous le téléphone portable pendant que vous conduisez ?	1. jamais, 2. quelquefois, 3. souvent
V.10b	Si oui, l'utilisez-vous en mains libres ou le tenez-vous en main ?	1. Mains libres ; 2. En main
V.11	Vous arrive-t-il de passer quand les feux de signalisation sont au rouge ?	1. Jamais, 2. Quelquefois, 3. Souvent, 4. Toujours
V.12	Ecoutez-vous de la musique sur la moto en conduisant ?	1. Jamais, 2. Quelquefois, 3. Souvent, 4. Toujours
V13	Avez-vous déjà été sollicité pour commettre une agression ?	1. Jamais, 2. Quelquefois, 3. Souvent.
V.14a	L'opinion publique pense que vous, êtes souvent utilisés par des forces tapies dans l'ombre pour réaliser leurs desseins macabres (crimes rituels, vols des organes, etc.). A votre avis, cette opinion est-elle fondée ?	1. Tout à fait vrai, 2. Assez vrai, 3. Pas tellement vrai, 4. Pas du tout vrai, 5. Sans opinion
V.14b	Avez-vous déjà eu un collègue qui a été arrêté ou poursuivi par la police ou tout simplement soupçonné par vous (ou vos collègues) d'être impliqué dans ce genre de trafic ?	1. Oui 2. Non

VI. IMPLICATIONS DE L'ACTIVITE SUR LA VIE DES ENQUETES

VI.1a	Depuis que vous exercez comme conducteur de mototaxi, vos conditions de vie se sont-elles améliorées ?	1. Pas du tout, 2. Oui un peu, 3. Oui moyennement, 4. Oui nettement
VI.1b	Si oui, qu'avez-vous réalisé principalement ?	
VI.2	Avez-vous connu une rupture, une séparation ou un divorce depuis que vous travaillez en tant que conducteur de mototaxi ?	1. Oui 2. Non
VI.3	Si oui, quelle en est la raison ?	1. Insuffisance de ressources financières, 2. Pas assez présent au foyer, 3. travail dangereux, 4. raison non liée à la profession.
VI.4	Avez-vous déjà eu une maladie liée à l'exercice de votre activité ?	1. Oui 2. Non
VI.5	Si oui, quelle maladie ?	1. Rhume, 2. Toux, 3. Asthme, 4. Autres problèmes respiratoires, 5. Mal des yeux, 6. Paludisme, 7. Mal de dos/Courbatures.
VI.6	Avez-vous déjà participé à une bagarre par solidarité à un de vos collègues ?	1. Oui 2. Non
VI.7	Pensez-vous que ce soit une bonne solution ?	1. Oui 2. Non

VII. PERSPECTIVES D'AVENIR

VII.1	Comment envisagez-vous votre avenir dans l'activité de mototaxi ?	1. Envisage de rester dans l'activité, 2. envisage de changer d'activité, 3. Indécis.
VII.2	Pourriez-vous conseiller ce métier à un de vos proches ?	1. Oui 2. Non
VII.3	Quelle est la principale action que l'Etat devrait mettre en place pour améliorer vos conditions de travail ?	

ANNEXE 2 : Une méthode d'analyse essentiellement descriptive

L'analyse descriptive au travers des tableaux croisés et des graphiques permet de ressortir le profil des conducteurs de mototaxis ou les conditions d'exercice de l'activité des mototaxi. L'analyse factorielle des correspondances multiples a également été privilégiée dans le but de faire le profilage des conducteurs de mototaxis. Cette méthode de statistique descriptive multidimensionnelle permet d'étudier les liaisons pouvant exister au moins entre trois variables qualitatives considérées (Baccini, 2010). La démarche voudrait que les variables soient au préalable transformées, pour être visualisées dans un espace de dimensions réduites (Noumbissi et Wayack, 1994). Par ailleurs, elle voudrait aussi que, les variables soient au préalable transformées, pour être visualisées dans un espace de dimensions réduites (Noumbissi et Wayack, 1994). Cette analyse a été faite à partir du logiciel SPAD. L' AFCM a ainsi permis de faire un profilage des conducteurs de mototaxi suivant qu'ils ont vu ou non leurs conditions de vie améliorées. Cette analyse inclut six (6) variables, dont cinq illustratives, correspondant à 14 modalités associées telles que décrites dans le tableau A2a ci-après.

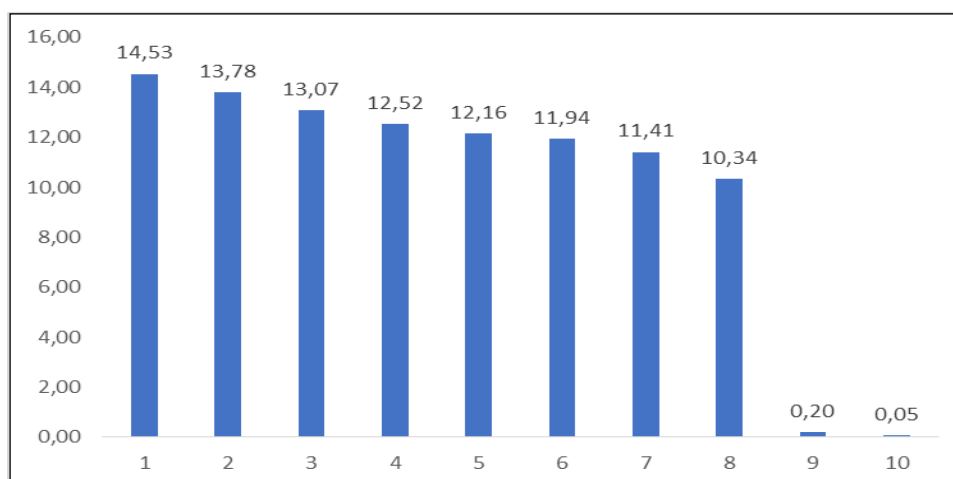
Tableau A.2a. Répartition des effectifs des modalités des variables retenues pour le profilage des conducteurs de mototaxi en règle ou en infraction

Variables/Modalités	Effectif	Proportion (en %)
Travail en état d'ivresse		
Ivre	39	2,7
Non ivre	95	97,9
Amélioration des conditions de vie		
Non amélioré	477	25,2
Amélioré	1418	74,8
Groupe d'âges		
Moins de 35 ans	1430	75,3
Plus de 35 ans	468	24,7
Niveau d'instruction		
Peu ou pas instruit	784	41,3
Secondaire	1013	53,4
Supérieur	101	5,4
Durée dans l'activité		
Moins de 5 ans	1098	57,9
5-9 ans	502	26,4
10 ans et plus	298	15,7
Travaille dans sa région d'origine		
Travaille	965	50,8
ne travaille pas	933	49,1

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

Les résultats issus de l'AFCM sont généralement présentés sous la forme d'un tableau de valeurs propres, représentant les différentes contributions de chaque axe factoriel à l'explication de la variance totale. Plus une valeur propre est proche de 1, mieux l'axe considéré reflète les données traitées. Le graphique ci-après en donne une représentation graphique.

Graphique A.1. Histogramme de fréquences des valeurs propres



Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

La qualité de la représentation d'un axe baisse au fur et à mesure que son rang s'élève. Le premier axe maximise le plus grand nombre d'informations. A partir du deuxième axe, la qualité des informations fournies baisse. Raison pour laquelle on va se limiter aux deux premiers axes factoriels.

L'interprétation des résultats se fait sur la base d'une part, de l'analyse des coordonnées et des contributions (CTR) des différentes variables modalités à la constitution des axes et d'autre part, de l'examen de la représentation graphique. En effet, le signe des coordonnées et la valeur des contributions des variables-modalités permettent de dégager les principales oppositions entre les axes factoriels. Une modalité ne peut être retenue que si sa contribution est proche, égale ou supérieure à la contribution moyenne, c'est-à-dire à $100/\text{nombre total des variables - modalités considérées}$, soit $100/14 = 17,14\%$ ou alors, celles qui sont proches de cette valeur. Ces différentes contributions sont présentées dans le tableau A.2b ci-après.

Tableau A2b : Pôles et contributions des variables-modalités.

Variables/Modalités	Coordonnées des modalités		Contributions des modalités	
	Axe 1	Axe 2	Axe 1	Axe 2
Travail en état d'ivresse				
ivre	3,82	4,01	0,66	0,76
non ivre	-1,85	-3,71	0,00	0,02
Amélioration des conditions de vie				
non amélioré	-1,93	6,52	0,13	1,52
amélioré	1,87	-6,74	0,04	0,52
Groupe d'âges				
moins de 35 ans	-4,67	-19,30	0,24	4,32
plus de 35 ans	4,31	19,20	0,64	<u>13,37</u>
Niveau d'instruction				
peu ou pas instruit	27,30	16,74	<u>19,79</u>	<u>7,84</u>
secondaire	-17,96	-22,80	<u>6,75</u>	<u>11,47</u>
supérieur	-20,44	13,75	<u>17,89</u>	<u>8,53</u>
Durée dans l'activité				
moins de 5 ans	-27,95	13,10	<u>14,93</u>	3,46
5-9 ans	7,50	-22,83	1,89	<u>18,47</u>
10 ans et plus	28,83	9,98	<u>32,07</u>	4,05
Travaille dans sa région d'origine				
travaille	10,46	-23,37	2,40	<u>12,62</u>
ne travaille pas	-10,62	23,32	2,57	<u>13,05</u>

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.

De même, la représentation graphique permet de visualiser l'information restituée. Lorsque sur le graphique deux modalités de la même variable sont proches, on va conclure que leurs profils sont similaires.

ANNEXE 3 : Autres résultats

Tableau A3.: Répartition des conducteurs de mototaxi par niveau d'instruction, région et période de travail selon la non possession de certains documents officiels exigibles.

	Non possession de documents officiels							
	Carte grise		Assurance valide		Numéro d'identification		Permis de conduire	
	Effectif	Proportion (%)	Effectif	Proportion (%)	Effectif	Proportion (%)	Effectif	Proportion (%)
Total	650	34,6	1113	63,1	794	43,6	1368	72,7
Niveau d'instruction								
Sans niveau	61	31,1	122	65,2	45	23,3	166	84,3
Primaire	209	36,2	362	65,6	275	48,6	437	75,6
Secondaire 1er cycle	224	35,2	358	61,4	256	42,1	451	70,5
Secondaire 2nd cycle	120	32,9	214	62,0	161	45,5	241	65,9
Supérieur	36	35,6	57	59,3	57	57,0	73	73,0
Capitale régionale								
Ngaoundéré	54	34,6	77	51,3	0	0,0	109	68,6
Yaoundé	167	44,7	223	72,9	143	43,6	241	64,6
Bertoua	42	28,2	70	47,0	16	10,7	104	69,3
Maroua	19	12,5	111	74,0	8	5,3	127	83,6
Douala	139	45,1	200	67,1	228	74,0	240	76,9
Garoua	33	21,6	38	27,7	24	17,4	132	88,0
Bamenda	41	27,7	118	80,8	143	95,3	116	77,3
Bafoussam	20	13,2	79	52,7	112	73,7	60	39,5
Ebolowa	66	44,9	100	73,0	13	8,8	115	78,2
Buea	72	50,0	100	69,0	113	77,9	128	89,5
Période de travail								
En journée	502	33,5	881	62,8	591	40,6	1090	72,6
En soirée	16	38,1	27	69,2	21	52,5	32	76,2
En journée et en soirée	50	29,9	94	59,9	87	54,4	117	69,2
Timing variant jour/soir	82	48,5	113	68,5	98	58,7	130	76,5

Source : BUCREP, Enquête sur l'activité des mototaxis, 2017.