

## **LE TAXI MOTO ET L'INSECURITE URBAINE DANS LE NORD-CAMEROUN, LE CAS DE LA VILLE DE NGAOUNDERE**

**Abdoulkarim Sadou** (Doctorant, Département d'Histoire, Faculté des Arts et Sciences Humaines, Université de Ngaoundéré) [abdou\\_sadou@yahoo.fr](mailto:abdou_sadou@yahoo.fr)

### RESUME

Dans les années 1970 – 1980, les jeunes des villes et certains villages du Nord Cameroun s'adonnaient à la location des bicyclettes pour en apprendre la conduite, se distraire ou vaquer à leurs occupations personnelles. Les motocyclettes plutôt rares n'étaient concernées par la location que bien des années plus tard. Dans les années 1980, apparaît l'activité de taxi moto qui, depuis sa formalisation en 1994, va rentrer dans les mœurs des populations comme mode de transport urbain. A Maroua, Garoua ou Guider, le taxi moto va progressivement supplanter le taxi auto. A Ngaoundéré, l'émergence du phénomène de taxi moto a coïncidé avec l'augmentation de l'insécurité. Ainsi, à côté des accidents de la circulation, le banditisme a connu une ascension fulgurante : il ne se passe presque pas de nuit où des agressions ne sont commises sous des formes diverses, et dans la plupart desquelles la participation des mototaximen est établie. Le présent article retrace l'origine et l'évolution de l'activité de taxi moto à Ngaoundéré, ressort l'implication des mototaximen dans l'insécurité urbaine et définit la place du taxi auto comme mode de transport dans cette ville.

Mots clés : Taxi moto, Taxi auto, Transport urbain, Insécurité urbaine, Ngaoundéré.

## I L'activité de taxi moto à Ngaoundéré : *Origine et Evolution*

La ville de Ngaoundéré, à l'image des villes des pays du tiers monde, connaît une extension<sup>1</sup> croissante qui impose à ses habitants des défis de plus en plus nombreux. Au rang de ceux-ci, figure la nécessité pour tous de se déplacer d'un quartier à l'autre. Vers les années 1980, le taxi auto ne parvient plus à satisfaire la demande. Pour les habitants, l'attente d'un taxi pouvait durer des heures, surtout que certains conducteurs refusaient d'exercer sur les routes non bitumées ou de se rendre dans les quartiers périphériques nouvellement créés à la faveur de l'élargissement de la ville. Le transport urbain est devenu une véritable équation difficile à résoudre<sup>2</sup>.

En 1988, Haman Daligama, jeune homme de 32 ans installé à Ngaoundéré depuis une dizaine d'années eût l'ingénieuse idée de transporter sur sa moto de marque Honda CG 175 les habitants d'un des nouveaux quartiers, moyennant une modeste récompense. Il abandonnera très vite son métier de maçon pour s'adonner au transport par moto : une nouvelle activité ou un nouveau mode de transport urbain est né, c'est le taxi moto<sup>3</sup>.

En réalité, ce mode de transport était déjà connu dans certains pays africains comme le Bénin ou le Nigeria, et même dans des villes du septentrion camerounais comme Maroua, Guider ou Garoua<sup>4</sup>. Toujours est-il qu'à Ngaoundéré, son caractère de nouvelle activité économique attire rapidement de nombreux jeunes, tous des hommes. Les engins utilisés sont de marques japonaises, yamaha, kawasaki et Honda. Faute de données chiffrées, nous ne pouvons faire une évaluation de taxis motos dans la période comprise entre 1988 et 1994.

Au début, les conducteurs de taxi moto circulaient dans la zone périurbaine, parce que d'une part le centre ville était desservi par le taxi auto, et d'autre part, leur activité revêtait un caractère clandestin qui limitait énormément la marge de manœuvre de ses pratiquants. Sa clandestinité tient au manque de reconnaissance officielle et à l'absence de texte la régissant, car les textes disponibles concernent le taxi auto, à l'instar de l'arrêté N° 291 du 30 juin 1975 qui régleme le

---

<sup>1</sup> L'extension de la ville de Ngaoundéré est la conséquence de l'explosion démographique qui a eu lieu à la suite de l'inauguration du Terminal transcamerounais, la création de l'Université de Ngaoundéré, le début du projet Pipe line Tchad – Cameroun, etc.

<sup>2</sup> Yaya Issa, 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire de la Commune Urbaine de Ngaoundéré, Entretien du 05/04/04

<sup>3</sup> Tous les anciens mototaximen que nous avons rencontrés s'accordent pour reconnaître que c'est Haman Daligama qui est le précurseur de l'activité de moto taxi à Ngaoundéré

<sup>4</sup> Mohamadou Amadi, 35 ans, Président de l'Association des mototaximen de la Vina, Entretien du 22/02/04

métier de taxi de ville<sup>5</sup>. Cela dit, les mototaximen étaient sous le coup de l'article 226 du code de la route qui prévoit la mise en fourrière de l'engin, entre autres. L'activité de taxi moto va alors être combattue par l'autorité administrative, notamment les Gouverneurs MINELI ELOMO Bernard et OUMAROU KOUE qui se sont succédés à la tête de la province de l'Adamaoua (qui a pour chef lieu Ngaoundéré) de 1989 à 1993. Le second signa même en son temps un arrêté interdisant le taxi moto dans toute l'étendue de la province et, corrélativement la mise en fourrière de tous les engins utilisés pour le transport public à titre onéreux<sup>6</sup>. La crise sociale ainsi ouverte et désormais parvenue à son paroxysme ne sera désamorcée qu'à l'issue d'intenses négociations. C'est finalement le 2 février 1994 que les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles vont être fixées par un décret du Premier Ministre<sup>7</sup>. Le texte, qui exclut les villes de Douala et Yaoundé, les deux plus importantes du pays, impose aux exploitants les pièces suivantes : une licence spéciale, une carte grise, un impôt libérateur, une carte bleue, une police d'assurance, une vignette et une inscription au registre de transport par taxi moto. Par ailleurs, les conducteurs doivent avoir au moins 18 ans et être titulaires d'un permis de conduire de catégorie A.

La formalisation de l'activité de taxi moto entraîne une évolution rapide du métier, visible à travers l'accroissement du nombre de motos en circulation dans les artères de la ville. Le tableau ci-dessous ressort la dynamique de cette évolution de 1994 à 2003.

Tableau I : Evolution du nombre de moto en fonction des années

Années	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Nombre de moto	20	54	159	166	178	217	231	251	261	275

Source : Synthèse réalisée par nos soins à travers les archives du Bureau provincial des transports terrestres de l'Adamaoua.

Il ressort de ce tableau que le nombre de motos augmente au fil des années. Cette augmentation s'est faite en deux phases : la première va de 1994 à 1998. Pendant cette période, la croissance du nombre de motos est timide. Le Bureau du Transport Terrestre n'a pu enregistrer que 517 motos,

<sup>5</sup> Ngabmen, H, 1997, Recueil de textes : *Le transport routier au Cameroun (1965 – 1995)*, l'Institut de transport et stratégie de développement, Yaoundé, P65

<sup>6</sup> Ibrahima, 42 ans, ancien mototaximan, Entretien du 05/01/04

<sup>7</sup> Décret n°94/033/PM du 02/02/1994 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocyclettes. Ce décret sera modifié et complété par celui du n°95/650/PM du 16/11/1995 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocyclettes.

soit 31,86% du nombre total de 10 ans, la moyenne annuelle étant donc de 115 motos par an. La seconde phase va de 1999 à 2003 en 5 ans ; l'augmentation du nombre de motos est accélérée, 1234 motos sont enregistrées, soit 68,13% du nombre total. La moyenne annuelle était alors de 246 motos par an. Ce chiffre montre que l'évolution a doublé au cours de la seconde phase. Cette situation s'explique par la mise en place de l'opération «coup de poing»<sup>8</sup>. Il s'agit d'une opération conjointe qui comprend le représentant de la Préfecture, celui des transports, des Finances, de la Mairie, des Douanes et des Forces de l'ordre dont l'objectif était de descendre régulièrement sur le terrain pour mettre aux arrêts toute moto qui ne serait pas en règle. De peur de voir leurs engins confisqués, les mototaximen vont s'acquitter des taxes et impôts qui leur donnent le droit d'exercer.

Les données recueillies au niveau du Bureau du Transport nous servent de base de travail et dévoilent deux problèmes majeurs : d'une part, l'on note la faiblesse de la coordination des acteurs institutionnels. En effet, en comparant le nombre de motos enregistrées au niveau de la Mairie (1171), et celui enregistré au niveau du Bureau des Transports, l'on note un écart de 640 motos. D'autre part, ces chiffres ne sont que des données approximatives par rapport au nombre de motos en circulation sur le terrain. Selon une source digne de foi, il y aurait environ 3000 taxis motos en circulation dans la ville<sup>9</sup>.

Outre l'accroissement en nombre, la mise sur pied d'une organisation de taxi moto montre aussi l'évolution de ce métier. En effet, le 24 décembre 2003, il est créé une structure dénommée AMOVIN (Association des mototaximen de la vina). Selon le Préfet du Département de la Vina BABA NGAMDJI, cette association « est la croix de transmission entre l'Administration et les mototaximen. ». Elle apparaît donc comme un cadre légal de concertation. Parmi les buts poursuivis par cette association, on peut citer la promotion du professionnalisme et la qualité de conduite, la sensibilisation des conducteurs de moto sur la nécessité d'un bon comportement individuel et collectif afin d'assurer la sécurité des usagers, la lutte contre l'insécurité<sup>10</sup>. Pour atteindre ces buts, l'Association de mototaximen s'est dotée d'un Comité de vigilance dont le rôle est de lutter contre l'infiltration des mineurs dans le métier, l'excès de vitesse, les surcharges, le banditisme, etc. Par ailleurs, elle a obtenue une tranche d'antenne dominicale de 30 minutes à la

---

<sup>8</sup> Abdoulaye Baba Mazaadou, 45 ans, Chef service provincial des transports terrestres de l'Adamaoua, Entretien du 05/03/2005

<sup>9</sup> Olinga Ebel, 46 ans, Chef du bureau des titres de transport, Entretien du 05/03/2004

<sup>10</sup> Statut de l'Association des mototaximen de la Vina, P1

CRTV radio (*Cameroon Radio and Television*) consacrée à l'émission intitulée « En toute sécurité »<sup>11</sup>.

Comme on le voit, la naissance de l'activité de taxi moto n'aura pas été facile ; cela explique tout le temps mis et toutes les vicissitudes vécues par les pionniers de ce métier. Celui-ci, qui est désormais officiellement reconnu, intéresse un grand nombre de pratiquants. Leurs engins qui circulent sur toute l'étendue de la ville sont préférés au taxi auto de plus en plus rare et presque invisible dans certains quartiers. Plusieurs facteurs ont participé à l'éclosion de l'activité de taxi moto.

Définitivement rentré dans les moeurs des populations, le taxi moto comme activité génératrice de revenus est favorisé par des facteurs de plusieurs ordres. Il s'agit du coût d'investissement relativement faible. En effet, le prix d'achat d'un engin, toutes marques confondues, varie entre 250 000 FCFA et 600 000 FCFA<sup>12</sup>. Comparativement à un véhicule dont le prix d'achat minimum est d'un million de francs, l'investisseur préfère une moto. A cela, il faut ajouter la proximité du Nigeria où les motos sont relativement moins chères et la porosité des frontières entre ce pays et le Cameroun qui facilitent le ravitaillement en motos ; d'où la croissance exponentielle de cette activité.

Il faut ensuite relever l'adoption facile de cet instrument de déplacement par la population, car la moto est plus apte à la circulation à Ngaoundéré, cette ville étant caractérisée par une urbanisation anarchique<sup>13</sup>. Certains quartiers traditionnels, bien que situés au cœur de la ville, sont difficilement accessibles. Les routes sont mal tracées et étroites. Ce sont en réalité des ruelles impraticables pour la plupart des automobiles.

Bien plus, autant les motos sont plus pratiques, autant elles sont accessibles non seulement de par leur nombre, mais aussi de par les frais que les usagers ont à payer pour les emprunter. Le déplacement coûte 100 francs par personne pour aller d'un coin à l'autre de la ville, contre 200 francs pour emprunter un taxi auto. Il y a aussi la rapidité inhérente à la vitesse avec laquelle les mototaximen roulent. Cette rapidité d'exécution est doublée du caractère individuel de la moto. Car au contraire des autos qui doivent régulièrement s'arrêter pour ramasser ou déposer des clients, ceux-ci étant généralement nombreux à bord du véhicule, la moto offre l'avantage de porter en principe un seul client, même si on note des cas de surcharge qui constituent en tout cas

---

<sup>11</sup> Mohamadou Ahmadou, 30 ans, Animateur de l'émission « En toute sécurité », Entretien du 05/03/2004

<sup>12</sup> Issa, 41 ans, propriétaire de taxis motos, Entretien du 30/01/2004

une infraction. La différence est également perceptible quand on sait qu'à Ngaoundéré, le taxi auto ne fonctionnant pas sur des itinéraires précis, il n'est pas rare de trouver dans une même voiture des passagers se rendant vers des destinations opposées.

Par ailleurs, la crise politique des années 1990 qui a accompagné la démocratisation du pays, a aussi fait de l'activité de taxi moto un enjeu sérieux. Les leaders de l'un des partis politiques le plus en vue dans la ville de Ngaoundéré à l'époque, l'Union Nationale pour la Démocratie et le Progrès (UNDP) exploitèrent l'hostilité du pouvoir en place à l'égard des mototaximen pour les amener dans leur camp. Les meetings de cette formation politique étaient clôturés par de gigantesques cortèges de motos qui se livraient à des défilés bruyants sur les principales artères du centre ville. La renommée des mototaximen ira aussi de pair avec la popularité de ce parti.

Un bémol est toutefois à signaler, c'est que l'avènement de taxi moto trouble l'ordre assez relatif qui règne à Ngaoundéré. Au point qu'il est impossible de traiter de ce mode de transport public sans évoquer l'insécurité.

## II – Le taxi moto à Ngaoundéré et la montée de l'insécurité

Pour comprendre la place du taxi moto dans le phénomène de l'insécurité dans la ville de Ngaoundéré, il importerait de considérer l'ampleur des accidents de la circulation mais aussi des actes de banditisme et de délinquance qui ont cours au sein de la localité depuis l'apparition de ce mode de transport urbain.

Les accidents de la circulation causés par le taxi moto constituent une des formes de l'insécurité dans la capitale provinciale de l'Adamaoua. Les conducteurs de ces engins en sont soit les vecteurs soit les victimes. Ils se rendent responsables des accidents à travers l'excès de vitesse<sup>14</sup>. A Ngaoundéré, il est rare de voir un taxi moto rouler à la vitesse moyenne autorisée. Très souvent, l'engouement pour une telle rapidité d'exécution est suscité chez ceux qui sont aux commandes de motos par la prise des stupéfiants divers. Ces excitants conduisent alors les consommateurs à d'autres pratiques les moins recommandables en matière de conduite. C'est le cas des surcharges. En effet, les conducteurs eux-mêmes proposent à deux et souvent trois clients de les transporter à la fois, et peu importe s'ils ont ou pas la même destination. Le fait d'imposer à la moto des charges anormales n'est pas pour garantir l'équilibre, et si l'on ajoute à cette précarité une

---

<sup>13</sup> Bassoro, 33 ans, conducteur de taxi auto, Entretien du 17/03/2004

circulation peu organisée, on comprendra alors la facilité et la fréquence avec lesquelles les accidents dus aux surcharges se produisent. Les surcharges sont l'objet d'une répression policière sévère, mais apparemment pas assez dissuasive pour que les conducteurs de taxi moto ne s'y livrent à leur guise. Et ce n'est d'ailleurs pas la seule infraction qu'ils se permettent volontairement. En effet, l'exercice de la profession de conducteur de taxi moto est soumis en principe à un ensemble de dispositifs légaux bien déterminés. C'est le cas du code de la route par exemple, ou du décret N° 95/650/pm du 16 novembre fixant les conditions et modalités d'exploitation de taxi moto à titre onéreux. D'après ce dernier texte, les conducteurs de taxi moto doivent non seulement se procurer obligatoirement d'un certain nombre de pièces qui leur sont citées mais aussi satisfaire à quelques conditions comme celle relative à l'âge minimum pour l'exercice du métier à savoir 18 ans. Or, toute cette réglementation est simplement méconnue de la plupart des personnes impliquées dans l'activité, qui sont par ailleurs analphabètes. Parmi elles se recrutent également des jeunes gens ayant à peine 15 ans. Bien plus, les conducteurs de taxi moto s'étaient insurgés contre les mesures de sécurité qui leur étaient imposées telles que le port de casque, de gilet, etc. Et aujourd'hui, c'est sans aucune protection ni pour le conducteur ni pour le client que ces engins circulent. Concernant ces engins, il s'agit souvent de motos vétustes dont le seul bien est la capacité à rouler. Selon le Chef de Service Provincial des Transports Terrestres de l'Adamaoua, plus des  $\frac{3}{4}$  de taxi motos en activité dans la ville de Ngaoundéré sont mal entretenus, et donc impropres à la circulation, surtout au transport de passagers à titre onéreux. Si par tous ces agissements, les conducteurs se présentent comme les principaux responsables des accidents, ils n'y échappent aussi pas parfois et s'il est vrai que les conséquences de ces accidents en expliquent la gravité, il n'en demeure pas moins que l'essentiel des accidents dans lesquels les taxis motos sont impliqués sont graves et partant, ont des conséquences lourdes. Entre septembre 2000 et avril 2001 par exemple, 15 accidents ont été enregistrés à l'hôpital provincial de Ngaoundéré, dont 3 fatals pour des conducteurs de taxi moto<sup>15</sup>. A ces situations mortelles, il faut ajouter d'innombrables cas d'invalidité temporaire ou définitive<sup>16</sup>. Et quand on sait que beaucoup de conducteurs de taxi moto sont des responsables de familles souvent nombreuses, il apparaît clairement qu'il n'est pas jusqu'au dernier membre lié à victime par la chaîne de la solidarité familiale qui ne souffre des conséquences d'accidents touchant ces agents économiques. Ceux-ci n'en sont d'ailleurs pas toujours à l'origine.

---

<sup>14</sup> Baba Abdoulaye Mazaadou, 45 ans, Chef service des transports terrestres de l'Adamaoua, Entretien du 16/03/2004

<sup>15</sup> Registre du service d'accueil de l'hôpital provincial 2001 - 2002

<sup>16</sup> Fotouo Dieudonné, 42 ans, Infirmier Diplômé d'Etat, hôpital provincial, Entretien du 06/04/2004

Les accidents sont souvent causés par des facteurs d'un autre ordre comme la divagation des animaux domestiques sur les voies publiques<sup>17</sup>. A Ngaoundéré, la majorité des habitants ont de la vocation pour l'élevage des bovins surtout, mais également des caprins et de la volaille. Si l'élevage des bovins est essentiellement pratiqué dans la zone rurale, en revanche, les moutons, chèvres, chiens et chats, ainsi que de la volaille tels les coqs, canards et autres dindes partagent la superficie urbaine avec les humains. Il n'est donc pas rare de les voir errer sur la chaussée, perturbant par le fait même la circulation, et causant des accidents. Il en est de même des malades mentaux abandonnés de leurs familles ou qui se sont libérés de celles-là, et dont quelques uns sont même venus d'autres villes ou de pays voisins. Tous constituent régulièrement des causes d'accident.

Dans ce registre, on pourrait également citer le rôle néfaste des conducteurs d'automobiles privés et surtout de transport en commun. Le taxi auto étant pour eux de sérieux concurrents, le partage de la chaussée devient l'occasion de manifester leur animosité à l'égard de ceux-là ; d'où une circulation anarchique, des freinages et stationnements abusifs, toutes choses qui nuisent souvent aux taxis motos en course<sup>18</sup>. Les conducteurs de taxi moto sont donc très impliqués dans les accidents de la circulation, ainsi que le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 3 : Illustration du rapport entre taxi moto et accidents de la circulation.

Types d'accidents	Année 2003	14/01 au 19/3/2004
Voiture/voiture	24	6
Voiture/moto	24	19
Voiture/piéton	7	6
Moto/moto	7	14
Moto/piéton	6	21
Voiture/animal	0	1
Voiture/moto/piéton	11	0
Voiture	2	0
TOTAL	81	67

Source : archive du bureau accidents de la circulation et enquêtes, commissariat central de sécurité publique.

<sup>17</sup> Yaya Issa, 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire de la Commune Urbaine de Ngaoundéré, Entretien du 08/04/2004

<sup>18</sup> Ibrahima, 42 ans, ancien conducteur de moto, Entretien du 05/01/2004



Ces chiffres révèlent que 59.25% des cas d'accidents ont un rapport avec le taxi moto en 2003, et 80,59% pour le seul premier trimestre 2004. Ces deux tendances confirment l'hypothèse selon laquelle les taxis mot sont principalement concernés par les accidents de la circulation qui surviennent à Ngaoundéré. L'implication des conducteurs de ces engins dans la montée de l'insécurité est confortée par le banditisme qui a connu un regain depuis l'arrivée de ce mode de transport en commun.

Au rang des actes de banditisme rencontrés à Ngaoundéré, figurent les agressions, les viols, les vols sous diverses formes. Parlant de l'ampleur des violences à Ngaoundéré dans les années 1990, le journaliste Douwore affirme qu' « il ne se passe aucun jour sans qu'on ne déplore le vol à main armée, le vol à l'arrachée, les agressions. Il fut même un moment où il n'était pas possible d'aller d'un quartier à l'autre après 19 heures »<sup>19</sup>. Toute la décennie 1990 -2000 a été marquée par la prévalence de l'insécurité, comme on le remarque à partir du tableau ci-dessous.

Tableau 4 : Evolution des actes de banditisme et de délinquance dans la ville de Ngaoundéré de 1988 à 2002.

Années	1988	1989	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	2002
Effectifs	123	97	204	285	302	259	97	240	208	223	319	235	297	345	85

Source : Synthèse réalisée par nos soins à travers les archives du Commissariat central de la Sécurité publique.

Il ressort de ce tableau qu'en l'espace de 15 ans (1988-2003), 3636 infractions ont été officiellement enregistrées dans la ville de Ngaoundéré, soit en moyenne 242,4 infractions par an. Entre 1988 et 1989, la ville a connu une sécurité relative, rompue de 1989 à 1992.

L'insécurité alors connue s'explique par les violences qui ont accompagné la démocratisation du pays, ainsi que l'a écrit Saïbou Issa : « depuis le début des années 1990, l'Etat n'a plus le monopole de la violence. C'est à peine si on ne peut écrire que la démocratisation de la vie politique nationale s'est doublée de la démocratisation de la violence »<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Douwore, O, Décembre 2001, In œil du sahel n°69, P7

<sup>20</sup> Saïbou Issa, 1998, «Laamiido et insécurité dans le Nord - Cameroun», in annales de la FALSH, Université de Ngaoundéré, Vol.3

Entre 1994 et 2001 il y a eu une alternance entre le retour de la sécurité et des pics du phénomène de violences. Cette situation s'expliquerait par le comportement ambigu des forces du maintien de l'ordre qui, de façon discontinue, assuraient leurs missions d'ordre et de sécurité. Pour preuve on doit la baisse substantielle des violences en 2002 à la mise sur le terrain des nouvelles recrues de la police et la création de plusieurs brigades dans les quartiers, mesures dissuasives qui ont contribué à la réduction du taux d'insécurité dans la période considérée<sup>21</sup>.

Il convient par ailleurs de signaler que dans la plupart des actes de violence, la responsabilité des mototaximen est avérée.

Comment ces jeunes gens s'y prennent-ils ? La forme d'agression la plus courante au départ consiste en des vols à l'arrachée. En sont principalement concernés les sacs à main des femmes<sup>22</sup>. Mais aussi et souvent, le client est détourné de sa destination sous le fallacieux prétexte pour le conducteur d'emprunter un chemin plus court, ou pour éviter les routes peu sécurisantes du fait des bandits, des tracasseries policières, ou par défaut d'éclairage. Ainsi, l'infortuné est amené à des endroits propices à l'agression où il est abandonné<sup>23</sup>. Ces cas interviennent essentiellement dans la nuit. Parfois aussi, le conducteur de moto joue à la victime résignée pour masquer sa connivence avec les malfrats. Sa maîtrise de la ville constitue un dangereux atout dans le renseignement fourni aux malfaiteurs, dont il constitue un élément important<sup>24</sup>. 80% de nos informateurs estiment que les conducteurs de mototaxi sont responsables directement ou indirectement de la recrudescence de l'insécurité. De plus, sur dix personnes victimes d'actions violentes, sept affirment avoir été agressées par un mototaximan. D'ailleurs, selon une opinion assez répandue, un grand nombre de mototaximen utilisent ce métier comme bouclier pour couvrir l'activité de banditisme qui est leur vraie profession. L'usage de la moto leur permet alors de repérer les quartiers où résident les victimes potentielles. En tout cas, à la Délégation Provinciale de la Sécurité publique l'on signale l'implication de plus de la moitié des conducteurs de taxi moto dans des actes de banditisme qui ont lieu à Ngaoundéré. C'est ce qui apparaît du tableau ci-dessous :

Tableau 4 : Rapport entre mototaximen et banditisme de 1995 à 2003

---

<sup>21</sup> Nsengué Georges, 2<sup>ème</sup> Adjoint au Commissaire, Délégation Générale de la Sûreté Nationale, Entretien du 05/01/2004

<sup>22</sup> Rougayatou, 29 ans, usager de moto victime d'agression au quartier Joli soir, Entretien du 19/01/2004

<sup>23</sup> Saliou Abbo, 30 ans, usager de moto victime d'agression au quartier Bamyanga, Entretien du 16/02/2004

Années	95	96	97	98	99	2000	2001	2002	2003	Total
Nombre de vols et agressions	240	208	223	319	235	297	345	85	317	2269
Cas où les motos taxis sont impliquées	182	190	100	112	117	151	199	50	148	1249
Degré d'implication en %	75,5	91,0	67,2	35,1	47,7	50	57,0	58,0	42	

Source : synthèse réalisée par nos soins à partir des archives du commissariat central de la sécurité publique.

Comme on le voit, de 1995 à 2003, sur 2269 plaintes déposées au commissariat pour vols et agressions, 1249 le sont contre des conducteurs de taxi moto. Cette forte implication amène à s'interroger sur les raisons qui motivent les mototaximen, au demeurant agents économiques, dans la pratique des actes de violence.

Plusieurs raisons semblent expliquer les différentes attitudes des conducteurs de taxi moto qui se livrent à la violence. Et parmi ces raisons, il y a d'abord la situation de pauvreté matérielle et financière. En effet, si la plupart d'entre eux sont issus de familles pauvres, quelques uns sont même des produits de l'exode rural. Dans l'incapacité de trouver un emploi plus rémunérateur, et faute de moyens financiers pour investir dans d'autres domaines, ils embrassent le métier non par amour mais par désespoir, le plus souvent avec en tête le projet de le quitter sitôt un capital obtenu. Ainsi, dépouiller les passagers de leurs biens constitue un moyen pour s'enrichir rapidement. A cette raison purement économique s'ajoutent d'autres, essentiellement morales. Généralement peu instruits, affranchis de l'autorité parentale, insensibles aux appels de la morale et de la religion, dépourvus de toute considération pour les lois de la République, ces jeunes n'ont plus que la voie de l'alcool et de la drogue qui, en plus de les dénuder de scrupule, les rendent impitoyables à l'égard des victimes<sup>24</sup>. A Ngaoundéré, les populations sont conscientes de cette donnée. Ceci explique leur méfiance et la virulence de leur réaction lorsqu'ils s'en prennent aux mototaximen. C'est dire si ceux-ci ne sont pas aussi toujours en sécurité.

Dans l'exercice de leur métier, les conducteurs de taxi moto sont régulièrement victimes d'agressions de la part des délinquants qui passent pour être des clients. Rendus aux endroits

<sup>24</sup> Gaïnako Oumarou, Officier de Police, Entretien du 20/03/2004

<sup>25</sup> Mohamadou Amadi, 25 ans, Président de l'Association des mototaximen de la Vina, Entretien du 26/02/2004

propices aux forfaits, ils les commettent sans regret. Les méthodes ici aussi sont variées. Souvent, il s'agit d'une simple sommation de remettre la moto et de l'argent. Aucun acte de violence ne s'en suit lorsque les conducteurs s'exécutent. Dans le cas contraire, les victimes sont rouées de coups. On assiste parfois à un échange de coups de poing. Au cours de la bagarre, les brigands n'hésitent pas à faire usage des armes blanches, couteaux, machettes, tournevis notamment pour éliminer leurs adversaires<sup>26</sup>. Ils se servent également de diverses armes à feu à savoir des pistolets automatiques et des armes de fabrication artisanale. Dans certains cas, les agresseurs procèdent par strangulation de leurs victimes. Ils sont aidés dans cette besogne macabre et impitoyable de l'alcool et de la drogue qui contribuent à aggraver les conséquences des actes d'agression. Ainsi, entre septembre et octobre 2002, deux agressions d'une horreur remarquable ont été commises dans deux quartiers différents de la ville de Ngaoundéré. Au cours du premier commis en date du 25 septembre 2002, c'est le corps sans vie du conducteur qui a été retrouvé, sa moto et ses agresseurs ayant disparu dans la nature. Le 2 octobre de la même année, autour de 19 heures 30 minutes, trois malfaiteurs passés pour des clients agressèrent un conducteur de moto taxi et emportèrent son engin<sup>27</sup>. Ces deux cas illustrent de part leur rapprochement et leur gravité l'angoissante situation que vivent au quotidien les habitants de la ville de Ngaoundéré depuis l'avènement de taxi moto dans cette cité. La psychose ainsi créée va entraîner une perte de confiance, une méfiance même à l'égard de ce mode de transport, auquel les populations préfèrent de plus en plus le taxi auto.

### III- LE TAXI AUTO A NGAOUNDERE : RESISTANCE OU RENAISSANCE ?

Activité poussée à la dérive par une conjoncture plutôt favorable à sa rivale qu'est le taxi moto, le taxi auto à Ngaoundéré va survivre à la concurrence grâce à la pugnacité de ses tenants qui, pour ce faire, n'ont ménagé aucun effort. Ils bénéficieront de privilèges grâce auxquels le taxi auto présente, au fil du temps, un visage tout neuf.

Pendant plus d'une décennie, les voitures jaunes (synonyme de taxi de ville au Cameroun) évolueront dans une quasi indifférence de la majorité des habitants de la localité de Ngaoundéré. Plus qu'une simple indifférence, il s'est même agi d'une hostilité<sup>28</sup>. En effet les années 1990 étaient caractérisées par un vaste mouvement de désobéissance civile dont l'une des manifestations demeure ce qui fut appelé « les villes mortes ». Il s'agit des journées au cours

---

<sup>26</sup> Amadou, 28 ans, mototaximan victime d'agression, Entretien du 05/01/2004

<sup>27</sup> Archives non classées du Tribunal de première instance de Ngaoundéré

<sup>28</sup> El Hadj Mohamadou Ahidjo Dawa, 54 ans, Président du Syndicat des exploitants des taxis du Cameroun, Bureau provincial de l'Adamaoua, Entretien du 10/01/2007

desquelles aucune activité économique ou sociale ne devait avoir lieu, selon les organisateurs de ces mouvements de contestation. Or, beaucoup de conducteurs de taxi auto avaient tendance à faire fi de ce mouvement, se plaçant par le fait même dans la ligne de mire des grévistes. C'est ainsi qu'ils subissaient le sort réservé aux récalcitrants, à savoir des actes de vandalisme : « pendant les grèves, nous étions victimes de casses et pertes diverses par le fait de vandales. Et nous étions obligés de travailler sur l'axe de Dang afin de survivre et pour que notre métier ne disparaisse pas à Ngaoundéré comme c'est le cas dans certaines villes du pays (...) où, de nos jours les taxis autos ont complètement disparu de la circulation »<sup>29</sup>. Cette affirmation du Président du Bureau Provincial du Syndicat National des Exploitants de Taxi du Cameroun atteste que le taxi auto ne doit sa survie qu'au repli vers le secteur universitaire. Ce circuit subsiste encore aujourd'hui à côté des points focaux productifs pour les conducteurs de taxi à Ngaoundéré. C'est d'ailleurs le plus important. Au-delà de l'axe Ngaoundéré – Dang, se trouve l'axe centre ville - Bamyanga, banlieue créée au Sud de Ngaoundéré dans les années 1980, et qui compte aujourd'hui de nombreux habitants. Ceux-ci ont de la préférence pour le taxi auto, encore que leur choix est rendu obligatoire par l'insuffisance d'éclairage public le long du trajet et l'insécurité potentielle que représente le taxi moto. C'est par ailleurs cette absence d'alternative fiable qui explique le fait que les usagers sont peu regardants à l'égard de la qualité plutôt médiocre de véhicules qui servent de taxi sur le parcours de Bamyanga, au contraire de la route de Dang, qui est desservie par des automobiles ayant un minimum de confort. Il faut même observer que ces taxis autos fonctionnent nonobstant une présence bien remarquable des bus de la société AMBICAM qui semble privilégier le trajet de Bamyanga.

On trouvera une autre explication à la résistance de taxi auto à travers l'existence d'une clientèle traditionnelle. Il s'agit des veilleurs pour leurs randonnées nocturnes, des personnes du troisième âge, des femmes mariées issues de la communauté musulmanes généralement et des malades, qui constituent la catégorie des personnes très attachées au taxi auto. A côté d'eux, se trouvent les touristes peu habitués au taxi moto, ainsi que des personnes ayant beaucoup de bagages à transporter. Cependant, les efforts des conducteurs et autres exploitants de taxi en vue de la pérennisation de leur activité n'est pas à négliger. En effet, malgré la faiblesse de la rentabilité, ils s'obligent à un civisme fiscal reconnu des administrations ayant en charge ce volet, tout en faisant de l'amélioration de la qualité du travail une priorité. Tous ces sacrifices sont d'autant plus récompensés que le taxi auto bénéficie aujourd'hui de nouveaux privilèges à Ngaoundéré. La clientèle est plus diversifiée et n'est plus seulement constituée d'usagers des banlieues. Ainsi, de

---

<sup>29</sup> La déclaration du Président du bureau provincial du Syndicat national des exploitants des taxis du Cameroun est extraite de la Lettre d'information adressée au Commissaire central de la ville de Ngaoundéré en date du

nos jours, le taxi auto est moins rare dans les artères du centre ville. Bien plus, à la faveur d'une décision de la Mairie Urbaine approuvée par le Préfet, et qui interdit l'exploitation de la ligne de l'université au bus de la société AMBICAM, les « voitures jaunes » ont désormais une quasi exclusivité sur cette route. Ce privilège est renforcé par la préférence des étudiants pour ce mode de transport aux bus de l'université, malgré que le billet pour une place ici est de 150 F, contre 250F CFA pour le taxi auto, qui connaît donc de nos jours un véritable renouveau.

La thématique du rapport entre le taxi moto et la montée de l'insécurité à Ngaoundéré ne pouvait être mieux abordée qu'en situant l'avènement de ce nouveau mode de transport importé d'autres villes dans un contexte où le taxi auto était incapable de satisfaire à une demande de plus en plus forte, à la faveur de l'élargissement de la ville. Très vite adopté par les populations, le taxi moto devient un facteur tellement propice à l'insécurité qu'il est de nouveau concurrencé par le taxi auto. Ce dernier n'a certes pas encore atteint sa popularité et son prestige d'antan, mais les efforts entrepris dans ce sens augurent des lendemains bien meilleurs, à condition qu'ils ne s'arrêtent pas en si bon chemin.

## REFERENCES

- DEMUR (C) : «Les transports urbains à Abidjan», in la croissance urbaine en Afrique Noire et Madagascar. Paris, C.N.R.S., 1972, pp.501-524.
- KENGNE FODOUOP : «Les transports routiers dans la province de l'Ouest au Cameroun», in Revue géographique du Cameroun - Vol. 2', n° 1, 1981, pp. 1-11.
- KENGNE FODOUOP : «Les transports "clandestins" autour de Yaoundé», in Cahier d'Outre-Mer, 38 (ISO). Avril juin 1985, pp.175-195.
- MORICE (A.) : «Les vélos de Kaolack (Sénégal)», in Cahiers d'Etudes Africaines - XXV - 81-83-XXI-1-3, pp. 197-210.
- SAÏBOU ISSA, «Laamiido et sécurité dans le Nord-Cameroun», in annales de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences humaines de l'Université de Ngaoundéré, Vol III, 1998.
- SAÏBOU ISSA, «Sonngoobé, bandits justiciers au Nord-Cameroun sous l'administration française», in annales de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences humaines de l'Université de Ngaoundéré, Vol VI, 2001.