



Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

SIMON PIERRE PETNGA NYAMEN, HARRY SADIO FOPA ET JACQUELINE MAÏPA

Résumé :

Comme dans la quasi-totalité des villes d'Afrique subsaharienne, Ngaoundéré connaît une croissance démographique et spatiale importante ces deux dernières décennies. Pour preuve, sa population urbaine a été multipliée par trois et son ressort territorial par deux en l'espace de 20 ans. Cette dynamique urbaine y a favorisé l'essor du transport artisanal afin de répondre aux besoins de mobilité de tou-te-ses résident-e-s. L'objectif de cet article est d'examiner les politiques de gestion de la mobilité artisanale à Ngaoundéré afin d'en déduire sa valeur juridique et son statut social. Pour ce faire, l'approche historique a été privilégiée dans l'analyse des phénomènes et des processus liés à la dynamique du transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré. Pour ce qui est des travaux empiriques, on adopte une approche méthodologique qualitative basée sur les observations directes de terrain, les analyses de différents supports cartographiques, des images satellites et le traitement des données collectées par entretiens semi-structurés avec les

principaux acteurs et actrices du transport artisanal urbain à Ngaoundéré. Il en ressort que les moyens de transport des personnes et des biens ont essayé de suivre la dynamique démographique et spatiale de cette ville pour répondre à ses besoins de mobilité. Mais leurs multiplications et leurs diversifications ont participé à l'accentuation du désordre urbain et à la complexification de sa gouvernance. Aujourd'hui, la perception de cette activité informelle est duale : illégale, au strict sens du respect des textes de loi en vigueur au Cameroun, et légitime, pour sa contribution sociale et économique au bien-être quotidien des citoyen·e·s de Ngaoundéré.

Mots-clés : gouvernance, illégalité, légitimité, Ngaoundéré, transport artisanal, ville

Abstract :

As in almost all cities of sub-Saharan Africa, Ngaoundéré has experienced significant demographic and spatial growth over the last two decades. As proof, its urban population has tripled and its territorial jurisdiction doubled in the space of 20 years. This urban dynamic has favoured the development of artisanal transport in order to meet the mobility needs of all its residents. The objective of this article is to examine the policies for managing artisanal mobility in Ngaoundéré in order to deduce its legal value and social status. To do this, the historical approach has been favoured in the analysis of phenomena and processes related to the dynamics of artisanal transport in the city of Ngaoundéré. With regard to empirical work, a qualitative methodological approach was adopted based on direct field observations, analysis of various cartographic supports, satellite images, and processing of data collected through semi-structured interviews with the main actors of urban artisanal transport in Ngaoundéré. It emerges that the means of transport of people and goods have tried to follow the demographic and spatial dynamics of this city to meet its mobility needs. But their multiplication and diversification have contributed to the accentuation of urban disorder, and increased the complexity of its governance. Today, the

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

perception of this informal activity is twofold: illegal, in the strict sense of respect the laws of Cameroon, and legitimate, for its social and economic contribution to the daily well-being of the city dwellers of Ngaoundéré.

Keywords : artisanal transport, city, governance, illegality, legitimacy, Ngaoundéré

Résumé (hausa) :

Kamar yadda yake a kusan dukkanin biranen da ke yankin Saharar Afirka, Ngaoundéré ya sami ci gaban alƙaluma da yawa a cikin shekaru ashirin da suka gabata. A matsayin hujja, yawan mazaunan biranen ta ya ninka sau uku kuma ikon mallakar yankuna ya ninka cikin shekaru 20. Wannan haɓakar birni ta haɓaka haɓakar sufurin fasaha don biyan buƙatun motsi na duk mazaunan ta. Makasudin wannan labarin shine bincika manufofin don gudanar da aikin fasaha a cikin Ngaoundéré domin fitowar darajar doka da matsayin zamantakewar ta. Don yin wannan, an fifita tsarin tarihi a cikin nazarin abubuwan al'ajabi da kuma hanyoyin da ke da alaƙa da tasirin tasirin sufurin kere kere a cikin garin Ngaoundéré. Dangane da aiki mai fa'ida, muna yin amfani da tsarin ingantaccen tsari bisa la'akari da abubuwan da suka dace kai tsaye a fagen, nazarin kafofin watsa labaru daban-daban na hoto, hotunan tauraron dan adam, da kuma sarrafa bayanana da aka tattara ta hanyar tattaunawa ta hanyar daki-daki da manyan 'yan wasan sufuri. Ya bayyana cewa hanyoyin jigilar mutane da kayayyaki sunyi ƙoƙarin bin ƙa'idodin yanayin ƙasa da sararin samaniyar wannan birni don biyan buƙatun motsi. Amma yawaitar su da kuma yaduwar su ya taimaka wajen karfafa rikicewar birane, da kuma rikitarwa yadda ake gudanar da ita. A yau, hangen nesa game da wannan aikin na yau da kullun abu biyu ne: ba bisa doka ba, a cikin mahimmancin dokokin da ke aiki a cikin Kamaru; kuma halal ne, saboda gudummawar zamantakewar sa da tattalin arzikin sa ga rayuwar yau da kullun na mutanen Ngaoundéré.

Mots-clés (hausa) : birni, gudanar da mulki, halattacci, jigilar ta hanya irin ta gargajiya, Ngaoundéré, rashin doka

Historique de l'article

Date de réception : 25 juillet 2020

Date d'acceptation : 20 mai 2021

Date de publication : 6 mars 2022

Type de texte : Article

Introduction

L'une des premières organisations à proposer une définition du transport artisanal est le Bureau international du travail (BIT) en 1974. Cette définition relève la facilité pour les acteurs et actrices à s'y insérer, l'utilisation des ressources locales, l'emploi d'une main-d'œuvre formée sur le tas, la petite échelle des activités et l'utilisation des technologies à forte intensité de travail. Selon Godard (2008a), Godard (2008b) et même Boubakour et Bencherif (2013), le transport artisanal désigne donc l'exploitation à une échelle individuelle de véhicules de transport public dont la propriété est atomisée, c'est-à-dire répartie entre de nombreux propriétaires. Il désigne également les services de transport public assurés par des opérateurs privés informels qui exploitent des véhicules de petite à moyenne capacité (mototaxis, taxis collectifs, minibus et bien d'autres). Rochefort (2000) considère que le transport artisanal, qu'il qualifie d'informel, est l'utilisation de véhicules de transport en dehors de toutes règles et structures issues des pouvoirs publics. Pour Cervero (2000), il renvoie aux multiples formes de transport non organisées par la puissance publique, relevant d'une initiative individuelle non contrôlée et surtout non sanctionnée, obéissant alors aux lois du marché et fonctionnant de manière illicite avec des degrés divers. L'effectivité du transport artisanal se fait remarquer de plus en plus dans de nombreuses

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

régions du monde. Ainsi, la réalité du transport public intègre aussi le transport artisanal quelle que soit la taille de l'agglomération (Godard, 2005).

En Afrique, au sud du Sahara, le transport artisanal domine la scène des transports urbains, de façon quasi exclusive, à travers l'exploitation des minibus, autobus, taxis ou même motos. En dépit de sa présence sur le continent dès le début de l'urbanisation, ce mode de transport s'y est développé à la faveur de la crise du transport institutionnel qui a vu la disparition de nombreuses entreprises d'autobus (Godard et Fatonzoum, 2002). Par exemple, la Société des transports urbains du Cameroun (SOTUC), basée à Douala, a été créée en 1973 et assurait le transport de 500 000 personnes en moyenne par jour. Du fait du coût élevé de la maintenance et de la suppression des subventions de l'État entre autres, la SOTUC va définitivement cesser ses activités en septembre 1994 (Youale, 1990). Au début des années 1990, la crise économique qui secoue le monde affecte le pouvoir d'achat des populations et accentue les problèmes de trésorerie dans les entreprises nationales de transports urbains; ce qui favorise l'émergence d'un secteur de transport artisanal essentiellement informel (Kengne Fodouop, 1985, Godard et Teurnier, 1992, Mfoulou Olugu, 2017). De plus, la dégradation croissante de la voirie et les difficultés financières vont contraindre l'État à se désengager du secteur du transport urbain de masse. De ce fait, la forte croissance démographique va amplifier, au fil des ans, le problème de mobilité urbaine.

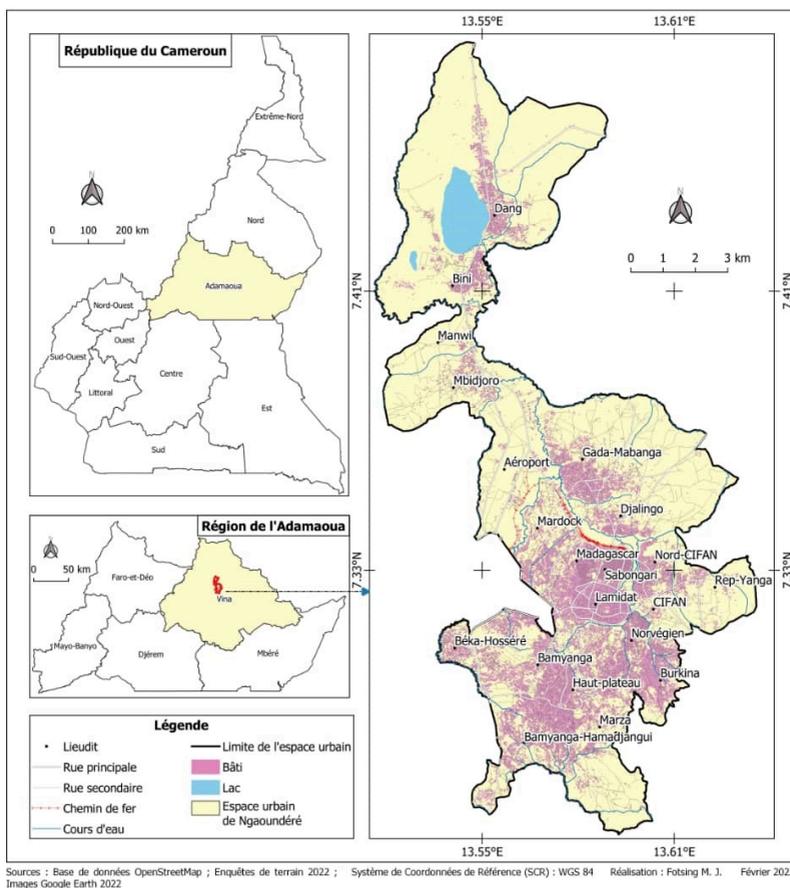


Figure 1. Localisation de la ville de Ngaoundéré

À l'image des grandes métropoles du pays, la ville de Ngaoundéré (figure 1) connaît une croissance démographique importante ces deux dernières décennies. Terminus du chemin de fer aussi appelé le « Transcamerounais », chef-lieu administratif de la Région de l'Adamaoua, du département de la Vina et ville universitaire, Ngaoundéré est une ville de transit pour le fret et le transport de personnes à destination du Tchad, de la République centrafricaine (RCA), du Nigéria et bien entendu des autres régions du Cameroun. Par ailleurs, le décret présidentiel N°2007/

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

115 du 23 avril 2007 portant création de nouveaux arrondissements au sein de certains départements du Cameroun organise la ville en trois communes d'arrondissement : Ngaoundéré 1er (Chef-lieu, Mbideng); Ngaoundéré 2e (Chef-lieu, Gafa Mabanga) et Ngaoundéré 3e (Chef-lieu, Dang). Avec un climat attrayant et de vastes étendues de terres arables, Ngaoundéré attire des populations du sud humide et du nord chaud du Cameroun, du Tchad, de la RCA, du Nigéria et même des autres pays de l'Afrique de l'Ouest. Estimée à partir des données du BUCREP¹ (cité par Association pour la cartographie et la gestion des ressources – ACAGER. 2019), sa population est passée de 180 763 à 272 236 habitant·e·s entre 2005 et 2018, sur une superficie de 11 744,24 ha environ en 2018, occupée essentiellement de manière spontanée (Projet Villes ouvertes en Afrique – Ngaoundéré, *ibid.*). Cette dynamique urbaine y a favorisé l'essor du transport artisanal afin de répondre aux besoins de mobilité de tous ses résidents et toutes ses résidentes. Ainsi, l'objectif de cet article est d'examiner les politiques actuelles de gestion de la mobilité artisanale à Ngaoundéré afin d'en déduire sa valeur juridique et son statut social. Après avoir présenté l'approche méthodologique adoptée, il sera question de traiter d'abord des fondements et de l'essor du transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré. Ensuite, nous aborderons le transport artisanal à Ngaoundéré en tant qu'une activité illégale. Enfin, nous parlerons de la légitimité du transport artisanal dans cette ville.

Approche méthodologique adoptée

Pour mener à bien nos travaux empiriques, nous avons adopté une approche méthodologique centrée sur l'analyse des phénomènes et des processus liés à la dynamique du transport artisanal dans la ville de

1. Bureau central de recensement et d'étude de la population.

Ngaoundéré. Cette démarche ne repose pas sur une simple procédure d'enquête unique et linéaire, mais elle souscrit à une démarche qualitative et interprétative.

Les entretiens semi-dirigés ont été particulièrement adéquats dans ce contexte, car ils ont permis à la fois de s'assurer que l'on couvre les éléments importants pour répondre aux questions de recherche, et que l'on donne aux personnes interrogées l'opportunité d'apporter leurs propres idées et d'exprimer leurs pensées par rapport aux thèmes abordés. Ils permettent donc de découvrir le sens et les finalités que les acteurs et actrices associent à leur situation, à leurs actions. C'est dire que le processus de recherche sur le terrain a été dynamique et interactif en donnant un contenu scientifique aux propos des informateurs et informatrices.

L'instrument de collecte des données que sont les entretiens qualitatifs se combine à la recherche documentaire. Nous procédons alors à l'interprétation et la discussion des résultats des enquêtes orales, à la confrontation à d'autres sources (écrites et cartographiques) afin d'en dégager les points de convergence et de divergence. La démarche consiste au traitement des données, à leur analyse transversale et verticale. Il s'agit d'une entreprise dynamique, en constante progression, alimentée en permanence par le travail sur le terrain. Ce travail s'appuie donc sur les observations directes de terrain, l'analyse de différents supports relatifs au transport artisanal à Ngaoundéré.

Par ailleurs, les registres communaux et syndicaux d'enregistrement des mototaxis ont été dépouillés pour obtenir les données quantitatives indiquant respectivement le nombre d'engins enregistrés pour les principaux moyens de déplacement à Ngaoundéré, la proportion des mototaxis membres d'une organisation syndicale, et la répartition des revenus générés par le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré.

Fondements et essor du transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré

En tant que l'une des plus vieilles activités économiques de la ville de Ngaoundéré, le transport artisanal a profondément marqué sa dynamique spatiale, par la diversification des moyens de déplacement des personnes et des biens.

Typologie et rôles des moyens de transport artisanal et rôles dans la ville de Ngaoundéré

À Ngaoundéré, le transport artisanal des biens et des personnes est assuré de diverses manières. On en distingue les moyens majeurs suivants : les pousse-pousse, les taxis collectifs ou de ville, les mototaxis, les autobus et les tricycles.

Les pousse-pousse : premiers moyens de transport des marchandises ou des biens dans la ville de Ngaoundéré

Le pousse-pousse est, selon le *Dictionnaire des francophones*, comme une « sorte de charrette à bras, de fabrication locale, constituée d'une caisse métallique ouverte montée sur deux roues de vélo ou de voiture et qui sert au transport des marchandises dans les villes » (DDF, 2021). Ils ont été introduits à Ngaoundéré comme moyen de transport de biens au début des années 1990. Cette charrette légère à deux roues, utilisée pour transporter des bagages, des marchandises et/ou des meubles, est poussée ou tirée par une ou plusieurs personnes (photo 1). Aujourd'hui, l'utilisation de ce moyen de transport est en déclin du fait de sa lenteur, de la densité de la circulation et surtout de l'essor, dans la ville, d'engins équipés de moteurs à combustion interne. Par conséquent, il ne sert plus qu'au transport des biens sur de très courtes distances, le plus souvent inférieures à 3 km.



Photo 1. L'usage des pousse-pousse à Ngaoundéré (Maïpa, septembre 2018)

Les taxis collectifs : un moyen de déplacement entre le centre urbain et les périphéries

Introduits dans la ville en 1972, les taxis collectifs ou de ville desservait en grande partie les localités situées à la périphérie de Ngaoundéré. Avec l'essor des mototaxis, ce moyen de transport est le plus utilisé sur l'axe reliant le centre de la ville à la zone universitaire de Dang (photo 2). Actuellement, l'activité dépend fortement du calendrier universitaire, c'est-à-dire de la présence ou non des étudiants et étudiantes de l'Université de Ngaoundéré.

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité



Photo 2. Stationnement des taxis collectifs à Dang un jour de marché (Maïpa, septembre 2018)

Les mototaxis : un secteur pourvoyeur d'emplois aux jeunes

Comme dans toutes les villes du Cameroun, c'est avec la crise économique de 1990 que l'activité des mototaxis connaîtra un essor indéniable à Ngaoundéré. Cette activité est donc un excellent palliatif au problème de chômage ambiant des jeunes sur l'ensemble du territoire national. De nos enquêtes de terrain, il ressort que l'activité est aussi un bon secteur de reconversion parce qu'elle nourrit bien son homme (extrait 1). À côté de l'activité des mototaxis qui est de plus en plus réservée au transport des personnes, se développe dans le centre urbain de Ngaoundéré l'exploitation des tricycles pour le transport des marchandises, du matériel de construction et du mobilier.

Extrait 1. Propos d'un des premiers exploitants de mototaxis à Ngaoundéré

Je suis parmi les tout premiers conducteurs de mototaxi dans la ville de Ngaoundéré. Autrefois, j'étais cadre dans une structure administrative, mais depuis la crise économique, j'ai perdu mon emploi. Je me suis donc reconverti en mototaximan. Jadis, cette activité était reconnue sous le nom de clando. Actuellement, cette appellation a changé pour celle de mototaxi². Grâce à mes trois

2. Précisions qu'à Ngaoundéré, l'appellation la plus courante est *attaquant*. Ce terme donné comme synonyme du nom « débrouillard » par le *Dictionnaire des francophones*.

motos, je réussis tant bien que mal à subvenir aux besoins des miens (source : entretien avec un conducteur de moto-taxi au lieu-dit Carrefour tissu, 7 août 2018).

Les tricycles dans la ville de Ngaoundéré : le dernier-né du transport artisanal à Ngaoundéré

Apparu à Ngaoundéré il y a moins de 10 ans, le secteur des tricycles connaît une évolution remarquable, se traduisant par l'augmentation au fil des ans du nombre d'engins et des conducteurs et conductrices. Bien que la plupart de ses engins soient destinés au transport des marchandises et des biens mobiliers, il en existe aussi qui sont utilisés pour le transport des personnes. Nous constatons néanmoins que depuis la fin de l'année 2018, les tricycles destinés au transport des personnes sont progressivement retirés de la circulation. Cela est dû à leur faible sécurité, leur inadaptation au relief et au mauvais état du réseau viaire de la ville de Ngaoundéré. Nous relevons aussi que l'essor du transport des marchandises par tricycles contribue aussi au déclin constaté dans l'utilisation du pousse-pousse dans le centre urbain.

Les bus et minibus : des moyens de transport reliant le centre de la ville et ses proches périphéries

Contrairement aux précédents moyens de transport artisanal présentés, ceux-ci sont animés par des protagonistes institutionnels et/ou des entreprises privées. À titre d'exemple, nous avons l'Université de Ngaoundéré qui possède des autobus affectés au transport des étudiants et étudiantes, des enseignants et enseignantes entre la ville et le campus. En ce qui concerne le partenariat entre les secteurs institutionnel et privé, nous avons le cas du partenariat qui existe entre la Communauté urbaine de Ngaoundéré et l'agence de voyage Touristique Express, duquel est née la Société du transport urbain de l'Adamaoua (SOTURA). Ce moyen de transport de masse permet de relier le centre de la ville à ses localités périphériques à l'instar des zones telles que Bamyanga, Mbidjoro, Manwi, Bini et Dang.

De la dynamique des moyens de transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré

La croissance démographique de Ngaoundéré est le principal facteur explicatif de la dynamique du transport artisanal dans la ville. Il est actuellement très difficile de dénombrer avec précision les conducteurs et conductrices, encore moins les engins utilisés comme différents moyens de transport à Ngaoundéré. En dépit de cette difficulté, les chiffres que nous avons pu obtenir sur le terrain (tableau 1) montrent que le transport artisanal est en constante évolution dans la ville. Notons que la difficulté d'obtenir des statistiques fiables et à jour sur l'activité résulte du fait que bon nombre de personnes exerçant dans le secteur ne se sont pas enregistrées auprès des autorités compétentes ou même auprès des syndicats regroupant les acteurs et actrices de leur secteur.

Tableau 1. Nombre d'engins enregistrés comme principaux moyens de déplacement à Ngaoundéré dans la période allant de 2013 à 2020

Moyen de transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mototaxis	2 635	5 288	5 272	6 003	6 308	7 246	7 648	8 519
Taxis collectifs ou de ville	227	285	270	300	322	345	356	372
Tricycles	//	//	//	//	60	75	95	150

Source : registre des Communes d'Arrondissement, 2018

Transport artisanal à Ngaoundéré, une activité illégale?

La forte croissance démographique et l'étalement rapide de Ngaoundéré ont permis l'essor de multiples activités localisées au centre de la ville et à sa périphérie. Cette situation a donné lieu au développement du transport urbain en général et artisanal en particulier. Ce dernier, outre le fait de faciliter le quotidien des habitants et habitantes, est appelé à devenir, pour les prochaines décennies, un levier non négligeable de la croissance économique de la ville de Ngaoundéré. Cependant, du fait du non-respect de la réglementation en vigueur et de la forte contribution de certains acteurs et certaines actrices à l'insécurité urbaine, le transport artisanal peut être considéré comme étant une activité illégale.

Une activité hors la loi?

Il existe un paradoxe dans le domaine des transports en tant qu'activité. D'un côté, le secteur est reconnu comme une activité formelle au regard de l'organisation qui est faite: de l'autre côté, il semble être une activité hors la loi au travers des actes inciviques de la quasi-totalité des exploitants et exploitantes du secteur. Pour ce qui est du cas spécifique des mototaxis, le décret n°2008/3447/PM/DU 31 décembre 2008 fixe les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux. En dépit du fait que ce texte prévoit des sanctions en sa Section V pour les contrevenants et contrevenantes à toutes ses dispositions, ceux qui respectent la législation et la réglementation en vigueur à Ngaoundéré, se comptent au bout des doigts d'une main. Par ailleurs, les syndicats de transport par les taxis de ville sont identifiés et localisés à des endroits précis de l'espace urbain. Ceux-ci sont organisés autour d'un organisme syndical qui fixe les règles de fonctionnement à partir de leurs statuts et

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

règlements en s'efforçant de se conformer tant bien que mal aux textes officiels qui régissent la création, l'organisation et le fonctionnement de l'activité de transport dans la ville.

Bien que l'activité du transport artisanal soit effective à travers son fonctionnement et son dynamisme, elle semble être une activité informelle à Ngaoundéré dans la mesure où les textes mis en place par les pouvoirs publics (municipaux et administratifs) pour encadrer le transport artisanal dans la ville ne sont toujours pas respectés par les différents acteurs et actrices du secteur. D'après les entretiens menés avec les différents syndicats qui tentent d'organiser le secteur, il y a un très faible encadrement institutionnel ou normatif de la part des pouvoirs publics. La seule relation qui existe entre le secteur et les autorités administratives et municipales se situe uniquement au niveau des taxes que celles-ci prélèvent auprès des propriétaires de mototaxis, notamment l'impôt libérateur et l'assurance d'une part: et l'octroi des immatriculations par la commune d'autre part. Cette relation basée uniquement sur les finances laisse penser que le transport artisanal à Ngaoundéré est normalisé et encadré. D'après les communes d'arrondissement de Ngaoundéré 1e, 2e et 3e, les différents niveaux du transport artisanal restent illégaux et informels parce que moins de 10 % des propriétaires disposent les documents complets (impôt, assurance, carte grise, permis de conduire) et qui les autorisent à exercer l'activité de transport. Ce qui veut dire que seuls ces documents font office d'une forme de légalité. Par contre, plus de 90 % ne disposent aucun document officiel, mais exercent librement l'activité. Ceci s'explique par la rareté des contrôles et l'existence de la corruption quand ces contrôles se font: mais aussi et surtout à cause du non-respect des textes qui encadrent et réglementent le secteur. De plus, ce manquement est l'une des causes principales de la montée en puissance de l'instabilité dans la ville de Ngaoundéré: une instabilité qui est en corrélation avec la diversification et le développement du domaine du transport artisanal.

Une forte contribution à l'insécurité et au désordre

urbain

L'insécurité et le désordre urbain (extrait 2) sont aujourd'hui au centre de toutes les questions sur l'aménagement des villes africaines. Et de plus en plus, le transport artisanal se positionne comme un facteur du maintien et de l'augmentation de ces phénomènes urbains à travers les engins qui sont utilisés.

Extrait 2. Propos du Maire de Ngaoundéré 1^{er} sur les manifestations du désordre urbain

Bien que le transport artisanal aide à la mobilité des biens et des personnes dans la ville de Ngaoundéré, c'est aussi un facteur qui maintient et encourage d'une part l'insécurité sur le plan de la circulation avec des accidents du fait de la méconnaissance du Code de la route par les acteurs et sur le plan des agressions nocturnes: car dans ces activités illicites et malsaines où on assiste souvent à des pertes en vies humaines, les engins utilisés dans ce secteur d'activité telle que la moto sont très utilisés pour la fuite à cause de leur flexibilité et leur maniabilité qui est facile. D'autre part, il est une véritable source de désordre dans la ville. Des points de stationnement ont été définis pour éviter une perturbation de la circulation, mais rares sont ceux qui respectent cette réglementation (source : entretien avec le Maire de la Commune d'Arrondissement de Ngaoundéré 1^{er}, 10 mai 2021).

À Ngaoundéré, chaque type de transport artisanal participe à sa manière à l'insécurité et au désordre urbain. Par exemple, les mototaxis qui assurent principalement les déplacements des personnes dans la ville sont, pour la majorité, responsables des agressions, trafic de drogue, de vols et même d'assassinats. Les entretiens menés auprès des communes, du commissariat central et des syndicats révèlent que certains responsables des motos sont lourdement impliqués dans les activités illicites qui troublent la tranquillité de la population. En général, ceux-ci ne sont pas membres d'un syndicat. Les statistiques obtenues auprès des différents syndicats de mototaxis révèlent que dans la ville de Ngaoundéré on enregistre 5 200 syndiqué-e-s, soit 23 % de l'ensemble des protagonistes (figure 2). Étant membres d'un groupement syndical, ces personnes se conforment aux règles établies par le bureau. Par contre, la figure 2

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

montre que 77 % (soit 11 800) ne sont pas membres d'un syndicat. Cette proportion renferme les individus qui contribuent à l'insécurité dans la ville, car ces derniers échappent totalement aux contrôles syndicaux.

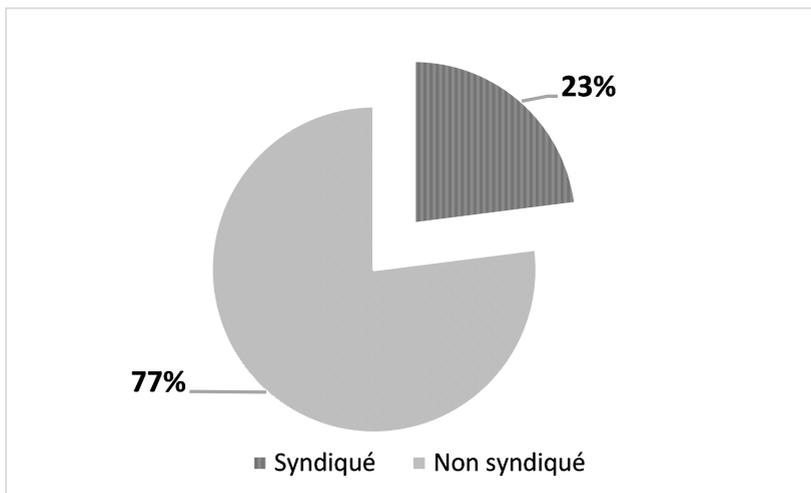


Figure 2. Proportion des mototaxis membres d'une organisation syndicale (source : enquête de terrain, juin 2020)

Pour ce qui est des tricycles, étant un nouveau moyen de transport de biens qui connaît une progression importante en termes d'effectifs, ceux-ci ne sont pas organisés et adaptés à la circulation urbaine. La raison en est que la voirie urbaine n'avait pas intégré l'usage de ce moyen de transport dans sa conception. Bien que le tricycle participe activement à l'économie et contribue à l'amélioration de la mobilité urbaine des marchandises, il est à l'origine d'engorgements rencontrés dans la ville. Ce qui pose de plus en plus un sérieux problème de circulation sur certaines artères du réseau routier urbain. Par ailleurs, ce mode de transport est pointé du doigt par les usagers et usagères de la route comme étant la principale cause des accidents de la route. Ceci s'explique par le fait que les personnes qui les conduisent sont majoritairement des jeunes dont l'âge se situe entre 17 et 25 ans; donc, la connaissance du Code de la route, l'expérience de la conduite et ses implications du point de vue de la responsabilité sont loin d'être satisfaisantes.

Simon Pierre PETNG ANYAMEN, Harry SADIO FOPA et Jacqueline MAÏPA

Le taxi de ville qui assure principalement les liaisons centre-périphérie est également un acteur du désordre urbain constaté dans la ville. Le fait que l'adhésion à un syndicat soit volontaire pousse les personnes non syndiquées à aller chercher les clients et les clientes dans des zones interdites par les pouvoirs publics. Ce qui occasionne des saturations sur la voie publique (photo 3).



Photo 3. Circulation et stationnement anarchique au lieu-dit ÉNÉO (*Sadio Fopa, mai 2021*)

Bien que les autorités administratives et locales disent que le transport artisanal à Ngaoundéré est une activité informelle qui cause du désordre, surtout au niveau de la circulation (accidents et engorgements notamment), il masque des hors-la-loi qui profitent de ce secteur d'activité pour mener des activités illégales et malsaines. Seulement, il reste un domaine qui mérite sa place sur l'échiquier socio-économique de la ville de Ngaoundéré.

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

De la légitimité du transport artisanal à Ngaoundéré

Malgré le fait que le transport artisanal s'inscrive dans le secteur informel et que les textes d'encadrement ne sont pas véritablement respectés, ce domaine d'activité joue un rôle important dans la ville: d'où une certaine prise en compte par les Collectivités territoriales décentralisées (CTD).

De la prise en compte par les Collectivités territoriales décentralisées (CTD)

La ville de Ngaoundéré voit grandir son secteur de transport. Le domaine artisanal en particulier occupe une bonne place dans la mobilité des personnes et des biens. Vu son évolution, son importance, ainsi que l'insécurité et le désordre qu'apporte ce mode de transport dans la ville, les intervenants et intervenantes du secteur s'organisent en groupements syndicaux afin de défendre leurs intérêts, tandis que les communes tentent de s'impliquer en vue de régulariser ce secteur d'activité.

Le transport artisanal connaît depuis quelques années une forte croissance en termes de nombre d'intervenants et intervenantes, puis en quantité de véhicules. Cette situation a permis à certains protagonistes de se regrouper afin de créer des syndicats, de préserver l'activité et de se protéger contre toutes potentielles menaces (abus de pouvoir, vol de moto, agressions). La création de ces organisations syndicales dont les documents sont légalisés par des autorités compétentes (préfets, maires, délégués des transports) est la preuve d'une forme de légalisation de ce secteur d'activité. À travers ces documents, les autorités administratives et municipales reconnaissent l'existence d'une activité encadrée par un syndicat, même si l'adhésion à l'organisation n'est pas obligatoire pour les intervenants et intervenantes du secteur.

Cependant, les CTD, notamment les Communes d'arrondissement de Ngaoundéré 1er, 2e, 3e et la Communauté urbaine de Ngaoundéré essaient tant bien que mal de formaliser le transport artisanal. Elles le font en uniformisant les propriétaires et les engins et en leur attribuant les gilets immatriculés de couleurs bleue, orange et verte pour les mototaxis (photo A); des bandes de peinture verte, bleue et rouge sur les capots pour les taxis de ville (photo B).



©Maïpa, septembre 2018.

A : Des mototaxis en pleine activité dans la ville de Ngaoundéré



©Maïpa, septembre 2018.

B : Des taxis de ville en pleine activité à la périphérie du centre urbain

Planche 1. Deux modes de transport artisanal formalisé selon les textes syndicaux et reconnus par les pouvoirs publics

Le transport artisanal à Ngaoundéré est largement dominé par des hors-la-loi, c'est-à-dire ces individus qui, malgré toutes les actions qui sont entreprises par les organisations syndicales et les Collectivités territoriales décentralisées pour tenter de régulariser et formaliser le secteur, ne respectent guère ce qui est prescrit. Toutefois, les mesures prises par les autorités administratives et municipales se limitent uniquement à l'exigence de la détention des gilets immatriculés et au paiement de l'impôt libératoire. Ce qui reste largement insuffisant pour formaliser, et même normaliser ce secteur d'activité. Pourtant, le transport artisanal tel que constaté à Ngaoundéré est légitime, non pas seulement parce que les autorités et les responsables syndicaux se sont efforcés à normaliser le secteur, mais parce que toute personne a droit à un emploi. Aussi ce secteur se présente-t-il comme une porte d'entrée

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

facile pour toute personne à la recherche d'un emploi. De plus, il est ainsi une solution circonstancielle qui concourt à l'amélioration des conditions de vie des populations.

De la contribution du transport artisanal à la vie socioéconomique à Ngaoundéré

Secteur essentiel dans la vie quotidienne des populations urbaines, le transport artisanal participe grandement au fonctionnement de toutes les activités socioéconomiques. Il procure également aux acteurs et actrices du secteur des revenus non négligeables qui permettent d'améliorer leurs conditions de vie, même si plus de 77 % opèrent dans l'illégalité ou dans l'informel... Les présidents des différents syndicats indiquent d'ailleurs que le secteur du transport urbain est très lucratif pour ceux et celles qui le pratiquent (tableau 2). Classés en trois catégories (conducteurs ou conductrices, propriétaires et conducteur-riche-s-propriétaires) comme le présente le tableau 2, les protagonistes du secteur perçoivent des revenus importants qui leur permettent d'assurer leurs besoins quotidiens. Par exemple, les personnes qui conduisent les mototaxis qui génèrent un montant d'environ 6 500 francs C.F.A. par jour, versent une recette de 3 500 francs C.F.A. au propriétaire de l'engin et maintiennent 3 000 francs C.F.A. pour leur bien-être. Soit un revenu mensuel de 72 000 francs C.F.A. pour le conducteur ou la conductrice, 84 000 francs C.F.A. pour le ou la propriétaire et 156 000 francs C.F.A. si l'engin est la propriété du conducteur ou de la conductrice.

Tableau 2. Répartition des revenus générés par le transport artisanal par mode et par catégorie d'acteurs en francs CFA

Type de transport artisanal	Revenu journalier			Revenu hebdomadaire			Revenu mensuel		
	Conducteur	Propriétaire	Conducteur propriétaire	Conducteur	Propriétaire	Conducteur propriétaire	Conducteur	Propriétaire	Conducteur propriétaire
Mototaxi	3 000	3 500	6 500	18 000	21 000	39 000	72 000	84 000	156 000
Taxi de ville	4 000	7 000	10 000	24 000	42 000	60 000	96 000	168 000	240 000
Tricycle	3 000	4 500	7 500	18 000	27 000	45 000	72 000	108 000	180 000

Source des données : registre d'enregistrement journalier des versements de chaque personne syndiquée

Outre l'apport financier du transport artisanal aux acteurs et actrices du secteur, il est également une source de financement pour les collectivités territoriales décentralisées à travers les taxes qui sont versées soit par trimestre, soit par an (un montant de 16 000 francs C.F.A. par an ou 3 000 francs C.F.A. par trimestre). L'ensemble des sommes générées par le secteur au niveau des collectivités territoriales décentralisées permettent aux autorités municipales de gérer les affaires socioéconomiques de leur aire de compétence. De plus, même si certaines personnes considèrent le transport artisanal comme un secteur illégal et informel qui emploie, pour ce qui est des mototaxis, environ 17 000 acteurs et actrices pour 8 500 engins, 454 conducteurs et conductrices pour 227 taxis, 300 conducteurs et conductrices pour 150 tricycles, il demeure une source importante de financement pour l'État. Mais pour plus de rentabilité, les protagonistes du transport artisanal devraient s'employer à non seulement formaliser et normaliser le secteur, mais aussi à adhérer et à se conformer aux règlements syndicaux. Les pouvoirs publics pour leur part devraient faire des efforts pour mieux encadrer le secteur en élargissant leur implication au niveau de la sécurité des protagonistes et non se focaliser uniquement sur l'aspect financier.

Discussion

De l'étude de Godard et Fatonzoum (2002), il ressort qu'à l'exception du Brésil où des entreprises avaient été imposées, le transport artisanal a été organisé, durant plusieurs décennies, en coopératives dans le reste des pays d'Amérique latine. Cette organisation repose sur le modèle d'un seul véhicule par propriétaire. La situation a ensuite évolué pour aboutir à l'introduction du transport de masse dans de nombreuses villes. Mais à partir des années 1990, le Brésil a connu une extension du transport artisanal se caractérisant par un transport clandestin avant une période de reconnaissance partielle et de légalisation (Kassi-Djodjo, 2007, Kassi-Djodjo, 2010, Kassi-Djodjo et Bouquet, 2014). Des expériences d'intégration en complémentarité avec des entreprises, comme c'est le cas dans la ville de Ngaoundéré entre la SOTURA et la mairie de la ville, ont ainsi été mises en place.

Plus proche de nous au Sénégal, l'offre des transports informels est composée de cars rapides, *Ndiaga Ndiaye*³, autobus, minibus, taxis (clandestins, officiels et 7 places), camions réformés, camionnettes, charrettes, calèches et deux roues dans quelques villes comme Kaolack et Ziguinchor (Lammoglia, Josselin et Faye, 2012). Ces types de transports collectifs informels, nés de l'inventivité des entrepreneurs et entrepreneuses, sont apparus dans un contexte de crise du transport public et d'absence de l'État (Kaffo, Kamdem, Tatsabong et Diebo, 2007). En dépit de leur vétusté et de l'incivisme chronique de la quasi-totalité des exploitants et exploitantes, ils sont devenus indispensables à la mobilité des personnes dans les villes sénégalaises, ivoiriennes et camerounaises entre autres (Wilhelm, 1997, Koné, 2010, Lammoglia, Josselin et Faye, 2012, Atangana Bamela et Ndamè, 2016, Atangana Bamela, 2019, Sadio Fopa et Ndamè, 2020a, Sadio Fopa et Ndamè, 2020b, Sadio Fopa, Kaffo, Rounbo Batta, et Tchagui, 2021, Sadio Fopa, 2021). Ces

3. Du nom du fondateur de la compagnie des cars blancs à Dakar.

Simon Pierre PETNG ANYAMEN, Harry SADIO FOPA et Jacqueline MAÏPA

constats confirment les résultats obtenus au cours de notre étude, pour ce qui est de la réponse aux crises économiques et sociales que le pays a traversé.

Sur un autre plan, Maïpa (2019) pense que la rentabilité dans l'exploitation des taxis automobiles est discutable. En effet, le mauvais état des routes qui réduit la durée de vie des taxis, les tracasseries policières, les diverses taxes et pièces à payer, le prix du carburant en hausse et la concurrence des mototaxis et minibus des transports, entre autres, constituent des facteurs qui réduisent considérablement les marges bénéficiaires du secteur. Ceci explique la faillite du système des transports dits « formels », face à laquelle les deux roues, c'est-à-dire les motos, peuvent constituer une solution de rechange efficace. C'est ce qu'expliquent Cusset et Sirpe (1994) d'une part, et Kaffo, Kamdem, Tatsabong et Diebo (2007), d'autre part. Ils montrent que la présence massive des deux roues à Ouagadougou s'explique par la faillite des modes de transport dits « conventionnels », notamment de taxis automobiles, un réseau de transport en commun du fait de la mauvaise situation financière, le faible revenu des populations, le laxisme des autorités face à la non-possession des documents administratifs (attestation d'assurance, permis de conduire, carte rose ou carte grise) et le mauvais état de la voirie urbaine.

En dépit de tous les problèmes mentionnés ci-dessus, il est important de relever que le transport artisanal a un impact social et économique indéniable sur les citadins et citadines de Ngaoundéré. À la suite de ses travaux au Togo, Dotchevi (2000) affirme que le secteur de la mototaxi y représente 80 % du mode de transport et offre plus de 60 000 emplois pour un chiffre d'affaires s'élevant à 700 millions de francs C.F.A. C'est la raison pour laquelle nous pensons que le transport artisanal est devenu une institution en Afrique.

Conclusion

L'essor des transports urbains a bouleversé les conditions d'existence dans les villes (Beaujeu-Garnier, 1995) et l'histoire de nos sociétés est profondément marquée par les progrès en matière de transport, car les humains ont toujours cherché à réduire la durée et le coût de leurs déplacements. Ces progrès se sont accélérés depuis plus d'un demi-siècle, principalement du fait de l'explosion démographique. Cette dernière s'est accompagnée d'une mondialisation des échanges et d'un besoin régulier d'amélioration de l'accessibilité des différents pôles économiques. D'autre part, l'explosion urbaine, couplée à celle de l'habitat et des activités, a fortement contribué à la dynamisation des mobilités géographiques. De nos jours, l'absence de systèmes et de moyens de transports efficaces explique à suffisance le retard économique que peut accuser une région, notamment dans les pays d'Afrique au sud du Sahara. Il est donc plus qu'urgent d'accorder une place de choix aux transports afin de promouvoir le développement de ces régions (Claval, 2001, Pini, 2012).

Nous retenons de cette étude que les moyens de transport des personnes et des biens ont essayé de suivre la dynamique démographique et spatiale de la ville de Ngaoundéré pour répondre à ses besoins de mobilités. Mais leur multiplication et leur diversification ont participé à l'accentuation du désordre urbain, et à la complexification de sa gouvernance. Aujourd'hui, la perception de cette activité informelle est duale : illégale (au strict sens des textes de loi en vigueur au Cameroun) et légitime (pour sa contribution sociale et économique au bien-être quotidien des citoyens et citoyennes de Ngaoundéré). Bien que toutes ces difficultés existent, le transport artisanal est une nécessité pour le développement social et économique, à condition que toutes les parties prenantes œuvrent pour renforcer sa légitimité dans le strict respect de la législation en vigueur.

Références

- Association pour la cartographie et la gestion des ressources – ACAGER. 2019. *Atlas de la résilience et d'adaptation aux effets du changement climatique à Ngaoundéré (Cameroun)*. URL : <http://acager.org/en/index.php/2019/05/12/atlas-de-la-resilience-et-dadaptation-aux-effets-du-changement-climatique-a-ngaoundere/>.
- Atangana Bamela, Hyacinthe et Ndamè, Joseph-Pierre. 2016. Accessibilité routière et mutation des activités économiques au Nord-Cameroun. Dans *Géotransports*. Varia. n°8. 57-74.
- Atangana Bamela, Hyacinthe. 2019. *Impacts socio-économique des corridors routiers au Nord-Cameroun*. Thèse de Doctorat/PhD Département de géographie, Faculté des Arts, Lettres et sciences Humaines. Université de Ngaoundéré. 425p.
- Beaujeu-Garnier, Jacqueline. 1995. *Géographie urbaine*. Paris : Armand Colin. ISBN 10: 2200211031/ISBN 13: 9782200211035.
- Boubakour, Farès et Bencherif, Houria. 2013. Évolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'État. *Géotransports* 1(2), 91-104. URL : <http://geotransports.fr/n-1-2/>.
- Cervero, Robert. 2000. Informal transport in the developing World. United Nations Centre for Human Settlements. URL : <https://unhabitat.org/informal-transport-in-the-developing-world>.
- Claval, **Paul**. 2001. Champs et perspectives de la géographie culturelle dix ans après. *Géographie et cultures* 40, 5-28. <https://doi.org/10.4000/gc.13487>.
- Cusset, Jean-Michel, et Gnderman, Sirpe 1994. La mobilité apportée par le système deux roues : cas de Ouagadougou. Dans Godard, Xavier (dir.) *Les transports dans les villes du Sud : la recherche de solutions durables* (187-205). Paris : Karthala: Arcueil : Codatu/Inrets, France, ISBN : 2865374831.

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

Décret N°2007/115 du 23 avril 2007 portant création de nouveaux arrondissements au sein de certains départements.

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

Dictionnaire des francophones - DDF. 2021. Pousse-pousse. URL : <https://www.dictionnairedesfrancophones.org/form/pousse-pousse/sense/inv:entry/4439/en/0/ls/2>

Dotchevi, Pascal. 2000. Les taxis motos au Togo. Un moyen de transport devenu une institution. *Jeune Afrique Économie*, p. 11.

Godard, Xavier. 2005. Kyoto et la double trappe dans laquelle tombe le transport collectif institutionnel, *Recherches, transports, sécurité - RTS* 88 (22), 225-242. URL : <https://rts.revuesonline.com/article.jsp?articleId=7987>

Godard, Xavier et Fatonzoum, Innocent. 2002. *Urban mobility for all. Proceedings of CODATUX conference - Cooperation pour le developement et l'amélioration des transports urbains et périurbains*, 12-15 november 2002 Lomé (Togo).

Godard, Xavier et Teurnier, Pierre. 1992. *Le transport urbain en Afrique à l'heure de l'ajustement : redéfinir le service public*. Paris : Karthala.

Godard, Xavier. 2008a. Introduction à la question du transport artisanal en Méditerranée. Dans Godard, Xavier (dir.) *Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes* (11-21). Champs-sur-Marne : Maison méditerranéenne des sciences de l'homme/INRETS..

Godard, Xavier. 2008b. Traitement et encadrement du transport artisanal ou traditionnel. In Godard, Xavier (dir.), *Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes* (183-190).Champs-sur-Marne : Maison méditerranéenne des sciences de l'homme/INRETS..

Kaffo, Célestin, Kamdem, Pierre, Tatsabong, Basile et Diebo, Louis Marie. 2007. L'intégration des « motos-taxis » dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'État : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi en Afrique subsaharienne.

Simon Pierre PETNG ANYAMEN, Harry SADIO FOPA et Jacqueline MAÏPA

Communication au colloque international sur « le taxi, premier transport à la demande, solution d'avenir pour les mobilités urbaines », organisé par l'institut pour la ville en mouvement, Lisbonne (20-21) septembre : Fondation Caloste Gulbenkian. URL : <http://www.ville-en-mouvement.com/>.

Kassi-Djodjo, Irène. 2007. *Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*. Thèse de Doctorat. Université de Bordeaux 3. École de Doctorale d'Histoire et de Géographie. Université d'Abidjan-Cocody. 310p.

Kassi-Djodjo, Irène. 2010. Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan. Cahier d'outre-mer. *Openédition Journal*. 391-402.

Kassi-Djodjo, Irène et Bouquet, Christian. 2014. « Déguerpir » pour reconquérir l'espace public à Abidjan. *Openédition Journal*.

Kengne Fodouop, François. 1985. Les transports clandestins autour de Yaoundé. Dans *Les cahiers d'Outre-Mer*. 38 (150). 175-195.

Koné, Issiaka. 2010. L'État et la lutte contre la pauvreté en Côte d'Ivoire. Dans *Le journal des Sciences Sociales*. Revue Scientifique du GIDIS-CI. 43-60.

Lammoglia, Adrien, Josselin, Didier et Faye, Roger Marcelin. 2012. Les taxis clandos à Dakar : quel avenir pour ces Transports à la demande (TAD) urbain? Communication aux conférences CODATU XV, 22-15 octobre 2012, Addis Abeba (Éthiopie).

Maïpa, Jacqueline. 2019. *Transport des personnes et de marchandises à Ngaoundéré : organisation, fonctionnement et contraintes economico-spatiales*. Mémoire de Master. Université de Ngaoundéré.

Mfoulou Olugu, Jean Patrick. 2017. *Dysfonctionnements de l'offre de transport en Afrique : cas de Yaoundé*. Série de documents de travail N° 262. Banque africaine de développement. Abidjan. Côte d'Ivoire.

Pini, Giuseppe. 2012. Géographie des transports. Dans Bailly, Antoine, *Les concepts de la géographie humaine* (dir.). Paris : Armand Colin, p. 175-183.

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

Rochefort, Michel. 2000. *Le défi urbain dans les pays du Sud*. Paris. L'Harmattan. Coll. « Géographie en liberté ». ISBN 2-7384-7536-1. 184p.

Sadio Fopa, Harry et Ndamè, Joseph-Pierre. 2020a. Le transport de biens dans la région de l'Adamaoua : mutation et enjeux. Dans Wam Mandeng, Patrice (dir). *Ngaoundéré, des réalités sociétales divergentes à travers le temps (1835-2018)*. Éditions de MIDI. 195-216.

Sadio Fopa, Harry et Ndamè, Joseph-Pierre. 2020b. Réseau de transport interne et désenclavement dans l'Adamaoua (Cameroun) : Une équation à plusieurs variables. Dans *Revue Africaniste Inter-Disciplinaire*. Les Éditions Monange. Yaoundé. 171-191.

Sadio Fopa, Harry, Kaffo, Célestin, Rounbo Batta, Alexis et Tchagui, Sylvain. 2021. Les relations villes-campagnes dans le Cameroun septentrional. Dans Yemmafouo, Aristide, Dzalla Ngangue, Guy Charly, Ngouanet, Chrétien, Tchékoté, Hervé et Kaffo, Célestin (dir). *Connexions villes-campagnes au Cameroun pour des solutions rurales aux problèmes urbains et des solutions urbaines aux problèmes ruraux*. Édition L'Harmattan. Paris.

Sadio Fopa, Harry. 2021. *Transports, échanges marchands et développement économique dans la région de l'Adamaoua (Cameroun)*. Thèse de Doctorat/PhD. Département de géographie. Faculté des Arts, Lettres et sciences Humaines. Université de Ngaoundéré. 416p.

Wilhelm, Laurence. 1997. Le transport et l'approvisionnement inter-marchés dans les villes de l'Afrique. *Revue Aliments dans les villes* 2. URL : <http://www.fao.org/publications/card/fr/c/7d5ff1c7-4f07-5d4b-a939-2a2256f68b1a/>.

Youale, M. T. 1990. *Le rapport entre la croissance spatiale et démographique et le développement de la SOTUC*. Yaoundé : MESIRES, ISH, 274 p.

Simon Pierre PETNG A NYAMEN, Harry SADIO FOPA et Jacqueline MAÏPA

Simon Pierre PETNGA NYAMEN

Titulaire d'un doctorat/PhD de l'Université de Ngaoundéré (Cameroun) en géographie, l'auteur est Chargé de cours à l'École Normale Supérieure de Bertoua (Université de Bertoua). Spécialiste en géographie urbaine et expert en géomatique, il s'intéresse aux questions de gouvernance urbaine, politiques publiques, dynamique urbaine, décentralisation, territorialité, développement local, gestion foncière, e-gouvernance, risques naturels, e-learning, système d'information géographique, cartographie collaborative libre et webmapping.

Email : pnsPierre@gmail.com

Harry SADIO FOPA

Titulaire d'un doctorat/PhD de l'Université de Ngaoundéré (Cameroun), l'auteur poursuit des études en aménagement des espaces et aux questions de développement (en particulier local). Ses travaux de thèse interrogent l'importance des transports pour le désenclavement et le développement économique des espaces desservis. Il s'intéresse aussi aux systèmes d'information géographique et à la cartographie participative pour un développement maîtrisé des territoires.

Contact : sadioharry@yahoo.fr

Jacqueline MAÏPA

Titulaire d'un Master de l'Université de Ngaoundéré (Cameroun) en Géographie, L'autrice est étudiante à l'Université de Ngaoundéré. Chercheuse en géographie humaine, et plus précisément en géographie des transports, elle étudie les questions d'organisation, de fonctionnement et des acteurs du transport urbain à Ngaoundéré. Elle s'intéresse également à l'état de la voirie urbaine et aux contraintes economico-spatiales du transport en ville.

Contact : jacquelinemaipa94@gmail.com

Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité

En ligne à :

https://www.revues.scienceafrique.org/gari/texte/petnga_sadio_et_maipa2022/

Pour citer cet article : Petnga Nyamen, Simon Pierre, Sadio Fopa, Harry et Maïpa, Jacqueline. 2022. Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : illégalité et légitimité. GARI. Recherches et débats sur les villes africaines, 2(1), 89-119. DOI : 10.46711/gari.2022.2.1.5