

Régulation de la circulation à des formes de violence à Yaoundé-Cameroun : cas de la résistance des conducteurs de motos (de l'informel) aux opérations de la police municipale

Traffic regulation to forms of violence in Yaounde-Cameroon : case of resistance of motorcycle drivers (informal) to municipal police operations.

Auteur 1 : MBANG ADJI.

Auteur 2 : PASCAL NYAM.

MBANG ADJI

Département de sociologie
Université de Yaoundé I

PASCAL NYAM

Département de sociologie
Université de Yaoundé I

Déclaration de divulgation : L'auteur n'a pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.

Conflit d'intérêts : L'auteur ne signale aucun conflit d'intérêts.

Pour citer cet article : MBANG ADJI & PASCAL NYAM (2026) « Régulation de la circulation à des formes de violence à Yaoundé-Cameroun : cas de la résistance des conducteurs de motos (de l'informel) aux opérations de la police municipale », African Scientific Journal « Volume 03, Num 34 » pp: 2512 – 2536.



DOI : 10.5281/zenodo.19033882
Copyright © 2026 – ASJ



Résumé

Les rues des centres urbains du Cameroun sont aujourd'hui confrontées à d'énormes défis de circulation et de violence. Le cas de Yaoundé ville multifonctionnelle, avec une démographie de plus en plus galopante intéresse cette réflexion. Les conducteurs de motos encore appelé « Benskieneurs » occupent une place de choix dans le secteur des transports. Cette activité qui facilite le déplacement aujourd'hui, aide à lutter contre le chômage, mais aussi contribue à perturber la circulation. Le gouvernement dans son rôle de régulateur de la circulation, a mis sur pied une police dite municipale, ouverte aux communautés urbaines, aux communes d'arrondissements pour davantage favoriser une meilleure gestion de la circulation. Mesure renforcée par le décret du chef de l'Etat du 09 août 2022 qui organise le fonctionnement de cette « police ». Mais le rapport observé entre les conducteurs de moto et cette unité municipale à Yaoundé reste violent. Cette réflexion revient sur la persistance du rapport violent entre les acteurs des engins à deux roues et la « police » municipale. Dans le but enfin d'expliquer les logiques d'actions qui fondent au quotidien ce rapport de force entre ces deux parties. Une approche qualitative est mobilisée pour ce travail. Les entretiens approfondis ont été menés auprès de quelques conducteurs de motos et d'agents de la police municipale, auprès de quelques usagers témoins et victimes des actes de violence. Et aussi, auprès de quelques autorités municipales et des responsables syndicales des motos et même auprès de la police nationale. Ces entretiens ont été complétés par la recherche documentaire et l'observation directe libre. Inscrit simultanément dans l'approche structuralo marxiste de Manuel Castells Oliván, dans la théorie des champs de Pierre Bourdieu, et de l'anarchie organisée de Michael Cohen et James March, Il en est ressorti plusieurs résultats. D'abord, la violence qui caractérise le rapport entre la police municipale et les conducteurs de motos trouve sa source dans la volonté interventionniste des institutions urbaines, que les conducteurs de motos reçoivent comme une imposition, mieux, comme une violation de leur droit à la ville. Ensuite, dans les mécanismes de lutte contre la conjoncture économique qui caractérise le Cameroun. Enfin, dans leurs niveaux d'instruction et de civisme relativement faibles.

Mots clés : Conducteurs de motos, police municipale, régulation de la circulation, résistance, violence.

Abstract

The streets of Cameroon's urban centers today faces enormous challenges related to traffic and violence. The case of Yaounde, a multifunctional city, with an increasingly rapid demographics, is particularly relevant to this reflection. Motorcycle drivers, commonly called « Benskineurs », occupy an important place in the transport sector. This activity which facilitate mobility today, helps to fight unemployment, but also contributes to traffic disruption. In its role as traffic regulator, the government established a so-called municipal police force, open to urban communities and district municipalities in order to promote better traffic management. This measure was reinforced by the decree of the Head of State of August 9, 2022 which organizes the functioning of this « police ». However, the relationship observed between motorcycle drivers and this municipal unit in Yaounde remains violent. This study examines the persistence of this violent relationship between those involved in two-wheeled vehicles and the municipal « police ». With objective of explaining the logic of actions that structure the daily power dynamics between the two groups. A qualitative approach was used for this research. The in-depth interview were conducted with some motorcycle drivers and municipal police officers, as well as with some users who witnessed or were victims of acts of violence. Interviews were also carried out with municipal authorities and motorcycle union leaders, and members of the national police. These interviews were supplemented by free documentary research and direct observation. Simultaneously inscribed in the structural Marxist approach of Manuel Castells Olivan, in the field theory of Pierre Bourdieu, and of the organized anarchy of Chen and James March, several results emerged. Firstly, the violence which characterizes the relationship between the municipal police and motorcycle drivers stems from the interventionist desire of urban institutions, which motorcycle drivers perceive as an imposition, or even as a violation of their rights to the city. Second, it is linked to the strategies developed to cope with the difficult economic situation that characterizes Cameroon. Finally, it is also related to the relatively low levels of education and civic awareness among the actors involved.

Keys words : Motorcycle drivers, municipal police, Traffic regulation, resistance, violence.

Introduction

Dans le but de contribuer à la lutte contre le désordre urbain au Cameroun et particulièrement à Yaoundé, l'Etat à travers ses communautés urbaines lance l'activité d'une police dite municipale connue communément sous le nom de « Awara » tiré de la langue « Fulfuldé » qui veut dire « vient » « le voleur » ou tout simplement « ils arrivent » du fait de sa fonction de bras séculier du régulateur urbain (Ndam, 2018). L'objectif étant d'assainir l'espace urbain pris en assaut par un ensemble de défis à surmonter à savoir, l'occupation anarchique de la voie publique, l'incivisme, la mobilité et surtout les difficultés de circulation. Une mesure qui a créé d'énormes tensions implicites, chez les commerçants de l'informel (Mbouombou, 2005) qui occupent très souvent anarchiquement la voie publique et les conducteurs de motos. Pour mieux encadrer l'activité de la police municipale, le président de la république du Cameroun signe un décret important le 09 août 2022 fixant les dispositions qui organisent son fonctionnement. Décret qui donne donc à cette unité municipale plus de crédit et de légitimité. Cependant, il est toujours constaté un conflit permanent entre cette police et principalement les conducteurs d'engins à deux roues à Yaoundé. Conflit qui se traduit chez ces derniers par une résistance aux interpellations.

La ville de Yaoundé chef-lieu de la région du centre et par ailleurs capitale politique du Cameroun intéresse particulièrement cette recherche entant que siège des décisions politiques. Ne connaissant pas une forte représentation de l'activité de motos taxi autant qu'à Douala capitale économique (Djoua, 2014), tous les jours tout au moins les actes de violence sont enregistrés entre ses agents municipaux et les conducteurs de motos. C'est ce constat qui justifie le choix de ce sujet intitulé : « **Régulation de la circulation à des formes de violence à Yaoundé-Cameroun : cas de la résistance des conducteurs de motos (de l'informel) aux opérations de la police municipale** ». Cette recherche veut comprendre comment malgré la légitimité conférée à la police municipale par le décret présidentiel, la relation entre les agents municipaux et les conducteurs de motos à Yaoundé ne cesse de produire la violence ? l'objectif est donc d'expliquer les logiques institutionnelles et motorisées qui alimentent le conflit entre ces deux parties. Mieux, d'interroger les déterminants qui justifient les écarts de conduite des différents acteurs concernés par cette réalité, qui contribuent à enflammer l'espace circulaire par des formes de violence (verbale, symbolique, physique), allant même parfois jusqu'aux décès des acteurs, (MINAT, 2024).

S'inscrivant dans la sociologie de la mobilité et de la circulation, il faut rappeler toutefois que plusieurs travaux se sont intéressés à cette problématique. Faisant une étude dans les villes non seulement de Douala mais aussi celle de Yaoundé, sur le détournement des trottoirs (Mbouombouo, 2005), l'incivisme des usagers (automobilistes, commerçants et piétons) (Leka, 2012); les stratégies de survie des jeunes benskineurs et violence de l'Etat (Djoua, 2014), les nouveaux enjeux de la citoyenneté (Nzhié et Leka, 2018), le rôle des parkings publics (Ndam, 2016, 2018) ; les mobilités quotidiennes à Yaoundé et les formes de violence (Leka, 2017 ; Ndam, 2020), laissant ainsi en friche le versant de la violence qui traduit le rapport entre « policiers » municipaux et les conducteurs de motos à Yaoundé. C'est donc y faisant que le présent travail analysant le contexte tendu entre conducteurs de motos et la « police » municipale structure sa recherche sur plusieurs axes : d'abord, la police municipale comme outil d'intervention urbaine, passant par sa genèse et son fonctionnement ; ensuite, la circulation à Yaoundé face aux défis d'intégration urbaine passant par la sociogenèse des conducteurs de motos, et les défis des règles circulatoires. Enfin, sur les logiques et stratégies en violation des règles circulatoires qui alimentent la violence.

Matériel et Méthodes

Les données analysées ici sont issues des investigations de terrain menées auprès des conducteurs de motos, agents de la police municipale et des autorités municipales de Yaoundé entre décembre 2024 et décembre 2025. S'inscrivant dans l'approche des techniques d'échantillonnages non probabilistes (N'da, 2015, Di Franco, 2024), celle mobilisée ici est la méthode par quota. Dans la mesure où nous n'avons pas interrogé systématiquement tous les conducteurs de motos et les agents de la police municipale de la ville, nous avons visés des personnes ressources répertoriées et celles suggérées disponibles mais en garantissant « *une représentativité suffisante en cherchant à reproduire dans l'échantillon les distributions de certaines variables importantes telles que ces distributions existent dans la population étudiée* » (Royer et Zarlowsky, 2014 ; N'da, 2015). Rudolph et al (2023), précisent qu'un échantillon est représentatif lorsque les résultats obtenus peuvent être généralisés à la population cible. Elle repose sur la reproduction la plus fidèle possible de la population étudiée. Ainsi, elle se situe autour d'un échantillon de 30 enquêtés permettant d'obtenir des informations qui ont permis de bâtir ce travail. Quinze conducteurs de motos de la ville de Yaoundé, cinq agents de la police municipale, deux responsables syndicales des motos taxis, deux autorités municipales, deux acteurs de la police nationale, deux conducteurs de taxis témoins de scènes de violence, deux usagers victimes de violence, sont choisis de façon aléatoire en fonction de leur disponibilité.

En revanche, les autorités municipales, policières et syndicales qui ont participées à la collecte des données ont été choisies en fonction de leur statut administratif et de la pertinence de l'information qu'elles étaient censées détenir. La saturation des informations recherchées a été retenue comme principe de limitation de la taille des différents échantillons. Le choix raisonné des observations directes, des entretiens formels, informels ou occasionnels, justifie la dimension essentiellement qualitative de la présente recherche.

Le matériau collecté a été analysé à partir de la technique d'analyse de contenu, définie comme « *Un ensemble de techniques d'analyse des communications visant, par des procédures systématiques et objectives de description du contenu des énoncés, à obtenir des indicateurs (quantitatifs ou non) permettant l'inférence de connaissances relatives...* » (Bardin, 2013). Cette technique d'analyse de contenu manuelle a ceci de particulier qu'elle repose sur l'analyse des informations brutes collectées sur le terrain (Paille et Mucchielli, 2016 ; Konu, 2024). Concrètement, il a été question, après la collecte et le dépouillement des données, de passer aux étapes d'analyse et de l'interprétation des données. Nous avons monté des fiches de collecte des données par catégorie d'acteurs, sur lesquelles les questions interpellant les réponses des enquêtés ont été formulées. Après l'enquête de terrain, le dépouillement a été fait par transcription, recensement et catégorisation des avis des informateurs sur la même question afin de confronter et trianguler les informations et adopter les invariants ou celles considérées comme probantes en mettant l'accent sur l'analyse occurrence. C'est à partir de là, que le traitement, l'analyse et l'interprétation des données a pris sens.

Dans la posture théorique, cette recherche s'est abreuée simultanément dans la théorie de la sociologie politique urbaine dite approche structuralo marxiste de Manuel Castells Oliván, la théorie des champs de Pierre Bourdieu, et l'anarchie organisée de Michael Cohen et James March pour exploiter toutes les données relatives au rapport de la « police » municipale aux conducteurs de motos à Yaoundé. Ce qui situe l'espace circulaire d'abord comme un produit de la volonté politique, aussi comme un espace de lutte, d'enjeux et d'intérêts. Enfin comme des pratiques collectives et de stratégies pour contourner la réglementation en vigueur. Ce qui ne favorise pas la célérité circulaire et la satisfaction des objectifs urbains fixés.

Résultats :

1- Police municipale à Yaoundé, un outil d'urbanisme interventionniste

1.1. Sociogénèse de la police municipale

Situons à deux niveaux la mise au point de la police municipale. Face à la montée en puissance du désordre urbain dans les grandes métropoles du Cameroun (Yaoundé-Douala), des mesures sont prises par les autorités urbaines pour faire reculer le phénomène parmi lesquelles la mise sur pieds des équipes de la Fourrière Municipale de Yaoundé. Le premier acte posé pour légitimer l'action de cet organe est l'arrêté de 2007 du Délégué du Gouvernement qui fixait ses missions dans le but de lutter contre le désordre urbain : lutter contre les étalages sur la voie publique, les vendeurs ambulants illicites, les véhicules en fonction ou gâtés mal stationnés, la circulation des motos dans des zones dites interdites et le contrôle des motos taxis. C'est conformément à l'Article 11 de l'arrêté n° 057 / CUY / 06 portant institution des parkings payant dans la ville de Yaoundé et les articles 4 et 10 de l'Arrêté 271/CAB/DELG/CUY/2007 fixant les règles relatives à l'immobilisation des véhicules en infraction sur la voie publique et aux mises en fourrières, que la communauté urbaine de Yaoundé a renforcé la position des équipes de la Fourrière Municipale de Yaoundé (FMY) en tant qu'acteur décisif dans la politique du stationnement.

Suite à une forte résonance négative au sujet de leur légitimité (Tametong, 2025), le chef de l'Etat signe un décret le 09 août 2022 qui réorganise le fonctionnement des Equipes de la Fourrière Municipale aujourd'hui appelé Police Municipale. Plus légitime désormais par ce décret, on se demande pourquoi cette police trouve assez de mal pour s'imposer dans son rapport avec le secteur de motos-taxis de Yaoundé. Cette préoccupation pousse ce travail à faire un tour dans ses missions et son organisation.

1.2. Fonctionnement de la police municipale à l'aune du décret organisant ses modalités d'exercice

C'est à l'article 2 du décret de 2022 où est fixé l'objectif de la police municipale précisément à l'alinéa 1 : « *La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, ainsi que la sûreté et la tranquillité, la sécurité et la salubrité publiques sur le territoire de la commune ou de la communauté urbaine* ». Cet article n'a pas pour ambition d'analyser tout le décret faisant référence à l'organisation des modalités d'exercice de la police municipale, mais de s'intéresser aux modalités liées à la circulation. Ainsi, à l'article 2 (3-a) en rapport avec la circulation, la

police municipale consiste en « *la facilitation de la traversée de la route aux élèves et autres usagers ; la fluidification de la circulation sur la voie publique et aux intersections, sous l'encadrement des forces de maintien de l'ordre ; la régulation du stationnement des véhicules sur la voie publique* ». La fluidification de la circulation relève donc de la responsabilité de la police municipale. Soumis à plusieurs objectifs, le secteur de la circulation relève des missions difficiles de ladite police au regard des défis énormes comme celui de ramener à l'ordre les mototaxis qui ne brillent pas toujours par le civisme.

Le décret n'organisant donc pas le fonctionnement interne de la gestion de la circulation, chaque magistrat municipale en fonction de ses réalités et besoins spécifiques organise ce secteur. Car reçoivent-ils mandat par le même décret à l'article 3 (1) du même décret ainsi qu'il suit : « *Le maire est chargé, sous le contrôle de l'autorité de l'Etat, de la police municipale et de l'exécution des actes de l'Etat y relatif, par voie d'arrêté et de décision* ». Raison pour laquelle il existe dans les communes des brigades de motos au sein du service chargé de la police municipale. Il revient à cette brigade conformément aux modalités du décret et aux spécificités des communes, de veiller sur les zones de stationnement et de ramassage des mototaxis, de veiller au respect des zones interdites de circulation par les motos de l'informel. En plus de veiller au control du permis de conduire, carte grise, numéro d'immatriculation, plaque communale, port du casque et chasuble avec couleur de la commune de compétence et d'attache ; veiller aux débordements en terme de surcharge et d'excès de vitesse.

Finalement, il ressort de l'analyse de cette organisation et des fonctions de la police municipale que ces derniers pour la majorité ayant un niveau de vie élémentaire, un background primaire et secondaire pour certains, ne mesurent pas la nécessité d'appliquer les textes. Et surtout que via Info TV (2025), tous n'ont pas la possibilité de passer par la National School of Local Administration (NASLA), car la formation d'un agent revient à un prix onéreux reconnaissent les communes.

C'est à ce niveau qu'intervient l'article 18 (2, 3) qui précise la formation de ces « policiers » par la NASLA, qui relève de l'initiative des maires d'arrondissement afin de relever et rehausser la valeur intrinsèque de leurs agents. A l'alinéa 2, il est indiqué :

Avant leur entrée en fonction, les agents chargés de la police municipale bénéficient, à l'initiative de la commune, d'une formation de base ou d'un recyclage à la gestion des libertés publiques, aux techniques de gestion de l'ordre urbain, à l'assistance publique, à la protection civile ou à tout autre domaine relevant de leurs compétences.

A la suite, pour l'alinéa 3 : « *la formation et le recyclage mentionnés à l'alinéa 2 ci-dessus sont dispensés par la National School of Local Administration, qui élabore les curricula de formation* ». Malheureusement, la formation reste jusqu'ici un luxe plus qu'une nécessité. Le Directeur Général de la NASLA affirmait lors de la rentrée solennelle de la deuxième session de formation des agents de la police municipale,

« N'est policier municipal que celui qui a été formé à la NASLA. Il est donc de notre devoir et de notre mission de mettre en place le dispositif qui permet à ceux qui veulent se conformer à la réglementation en vigueur de le faire en envoyant leurs éléments ici pour se faire former ».
(@nasla.cm, 2025)

C'est dire que tout policier municipal ou toute police municipale exerçant déjà à plus de dix-huit (18) mois sans au préalable avoir subi la formation à la NASLA, évolue en violation de la réglementation. Car l'article 33 (1) fait savoir que : « Les services dotés d'un service de la police municipale disposent d'un délai de dix-huit (18) mois à compter de sa date de publication, pour se conformer au présent décret ». N'ayant pas encore pu former tous les agents à la NASLA, plusieurs services de la police municipale dans la ville de Yaoundé ont des agents non formés. Il est dans ce cas évident de dire que plusieurs agents de la police municipale dans les communes de Yaoundé ne sont pas encore dignes d'être appelés « policiers » municipaux. Ceci dit, le niveau d'instruction et de culture urbaine faible des agents de la police municipale des communes d'arrondissements de Yaoundé constituent un déterminant actif qui favorise les conflits.

2- Circulation dans les rues de Yaoundé face aux défis de l'intégration urbaine

2.1. Sociogenèse du contexte d'émergence des mototaxis au Cameroun

Etant donné que les mototaxis constituent un acteur majeur dans la mobilité à Yaoundé, il est important de situer cette activité dans sa sociogenèse pour mieux comprendre sa place dans l'enjeu socioéconomique au Cameroun. La naissance et l'émergence de l'activité des mototaxis ont été favorisées au Cameroun par des causes plurielles, à la fois structurelles et conjoncturelles. L'activité connaît sa source d'abord à l'Extrême-Nord, Nord, Adamaoua, Est, Littoral, Ouest (Mbouda, Tschang), Nord-ouest, (Djouba, 2014). La ville de Yaoundé, capitale politique du Cameroun, est restée pendant longtemps épargnée du phénomène de motos-taxis. Mais depuis près d'une décennie, face à la crise de l'emploi, de nombreux jeunes désœuvrés

ont investi l'activité au point que les autorités administratives luttent désormais pour contrôler son expansion (ibid).

Pour reprendre les propos de (Bruneau, 2002, p. 95), face à « l'anémie de l'économie officielle », les micro-activités ont prospéré partout. Parmi les « petits métiers » de la crise, le phénomène de « mototaxi » est progressivement devenu un palliatif contre le chômage des jeunes et la pauvreté rampante. L'essentiel était pour les jeunes benskineurs de « travailler à tout prix », de « se débrouiller », de « rester debout » (Ela, 1998) cité par (Djouda, 2014 :102), ainsi pour fuir le chômage (Fall et al, 2023). Aujourd'hui plus que jamais, on peut avoir un emploi palliatif même sans diplômes. Activité au profil socio anthropologique complexe, aujourd'hui s'intensifie par l'accueil des déplacés internes fuyant les exactions de Boko-Haram dans l'Extrême-Nord et celles de la crise anglophone dans les régions du Nord et du Sud-Ouest à la recherche de la stabilité socioéconomique (Mbang, 2023). Cette activité est donc devenue pour les déplacés qui menaient déjà l'activité, et certains nouvellement convertis, une véritable mesure de survie.

2.2. Processus d'intégration urbaine et règles circulatoires

Il faut rappeler ici que les codes urbains peuvent constituer un frein à l'intégration urbaine, lorsque ceux-ci ne sont pas du tout connus, ou tout simplement connus, mais pas respectés. Concernant la mobilité sur le prisme de notre recherche le respect des règles circulatoires favoriserait l'intégration urbaine et pour cela une mobilité fluide. Il est constaté dans la ville de Yaoundé au sein des conducteurs de motos une volonté d'intégration chez certains, mais chez d'autres, un recul manifeste. Dans cette recherche on peut bi catégoriser les conducteurs de motos de Yaoundé, d'un côté les moto taxis intégrés et de l'autre, anti conformistes. Cette image ci-dessous, la fierté d'un conducteur de moto heureux de son activité et qui intègre les exigences urbaines :

Image 1 : Conducteur de moto bien vêtu et protégé



Source : Mbang et Nyam, avril 2025

Ceux des conducteurs de motos intégrés se sont émancipés de leurs droits individuels et ont accepté de se conformer au respect des normes circulatoires. Ce parfois malgré la conjoncture, Ceux-ci mettent en pratique les rites circulatoires imposés par les autorités urbaines : le port de la chasuble à la couleur exigée, le casque, l'établissement du permis de conduire, la carte grise, le numéro d'immatriculation. C'est à titre de citoyen, via l'activité de mototaxis que ces derniers sont poussés par une motivation de révéler leur volonté d'intégration par l'établissement du permis de conduire. Ce conducteur de moto confirme la situation :

En tant que responsable, je ne sors pas le matin m'amuser. J'ai une famille à nourrir, alors mes charges m'obligent à me conformer. Ce n'est pas facile l'établissement du permis de conduire, c'est beaucoup d'argent mais je n'ai pas trop de choix. C'est le prix à payer pour éviter la fourrière. Entretien avec Antoine, homme, 46 ans, conducteur de motos, Yaoundé 4, décembre 2025.

Ceux des conducteurs de motos dits anti conformistes, sont les irréguliers, des irrédentistes qui contrairement aux exigences suscitées brillent par l'absence partielle ou totale des documents et tenues exigés pour la circulation. Par ailleurs, au-delà de ces exigences peuvent être

considérés aussi comme réfractaires (non-respect des feux de signalisations, violation du code de la route, des zones interdites d'accès, excès de vitesse, surcharge). C'est encore eux qui refusent en majorité d'établir le permis de conduire, la carte grise, ce qui est simplement révélateur d'un refus d'intégration. Cette déclaration d'un élément de la police nationale est révélatrice de cette réalité :

Il y a qui sont en règle, respectent les feux, sont bien chaussés, chasubles et parfois même ont des casques. Mais la majorité et surtout tous ces nouveaux jeunes qui viennent de partout, ont à peine une Carte Nationale d'Identité, encore moins le permis de conduire. Ils versent dans la vitesse, la surcharge, et fuient même parfois les interpellations. Quand ils sont arrêtés, ils sont parfois relâchés pour peur de les envoyer renforcer le secteur du banditisme. Car la moto les occupe au moins malgré tout, et les aide à résoudre les besoins élémentaires (...). Entretien avec officier de police, homme, 51ans, le 27 décembre 2025 à Yaoundé

Ceci rend compte du faible niveau de citoyenneté des conducteurs de motos, et simplement du refus de conformité. Parler de citoyenneté c'est faire référence à la personnalité spécifique que confère l'apprentissage et l'adoption du mode de vie urbain qui légitime l'intégration adéquate ou non dans la cité comme cadre de socialisation (Gibbal, 1994). C'est encore l'intégration des façons de vivre en ville (Mernier et Milliot, 2024). L'intégration urbaine, parlant du cas présent relève donc de l'adoption de la culture urbaine et des règles circulatoires qui s'imposent, par les conducteurs de motos. Ce conducteur de taxi de ville, témoin de cet état anticonformiste des conducteurs de moto s'exprime : « *Ils ne craignent personne, ils font comme ils veulent, violent les feux, prennent le contre sens, prennent des risques on dirait que chez eux la mort n'existe pas, tu ne peux pas parler qu'il a déjà insulté toute ta famille* ». Entretien avec André, homme, 53 ans, conducteur de taxi, 22 avril 2025 à Yaoundé 4

3- Logiques, stratégies de contournement des normes circulatoires vers les formes de violence

3.1. Agents de la police municipale et réponse à la conjoncture économique

Les observations et les déclarations des acteurs urbains rendent compte de ce que les agents de la police municipale ont des interventions de prédilection au détriment des autres prévues par la réglementation au profit des intérêts égoïstes. Pourtant la police municipale est organisée dans les communes en brigade. Celle responsable des motos est connue sous le nom de « BRIGADE DES MOTOS » qui n'a rien d'autres à faire que réguler la circulation des

mototaxis. Cependant, ces derniers agressent, violentent et brutalisent les conducteurs jusqu'aux passagers sans respect des droits de l'homme et de la dignité humaine. Ce qui conduit souvent aux incidents jusqu'à survient parfois la mort comme ce fut les cas des décès à Yaoundé 1, d'un conducteur de moto et sa passagère. D'un agent de la police municipale à Yaoundé 2, (MINAT, 2024). Cette violence n'a pas laissé l'Etat indifférent, car la réaction du Ministre de l'Administration Territoriale, Paul ATANGA NJI au cours de la réunion de crise tenue dans la salle de conférence de son département ministériel le 18 avril 2024, confirme cet état de chose : « *Il y a trop de récriminations contre la police municipale. Il faut recadrer les choses le plus rapidement possible* ». Ce serai donc le manque d'éducation et le faible niveau de citoyenneté qui caractérisent les actions pour la majorité des agents de la police municipale. Ils sont pour la plupart, des sans-emplois et débrouillards, sous scolarisés, qui contribuent à alimenter l'approche violente de ces derniers. Plusieurs n'ayant déjà pas de notions des droits de l'homme et de dignité humaine, ne sont pas à même de négocier une interaction pacifique. Un acteur urbain victime d'une agression des agents de la police municipale sur un conducteur de moto rend compte :

J'étais sur une motos au niveau du carrefour Nsam et Efoulan, deux agents de la police municipale sont sortis de nulle part de façon brusque et musclée pour maîtriser la moto. Pris de peur et de panique, le conducteur a perdu le contrôle de son engin voulant prendre fuite en nous exposant au véhicule qui venait en contre sens. Nul n'était la maîtrise du chauffeur de ce véhicule qui venait à contre sens, on se serait fait écraser et peut-être le pire serait arrivé. Le conducteur avait certainement violé une zone interdite, parce qu'il lui avait été demandé son chasuble, et de quelle commune appartenait-il ? ils peuvent même avoir raison, vu que le conducteur n'était pas en règle, mais leur approche est très imprudente et dangereuse, il faut penser à la vie des gens. Entretien avec Aline, femme, 26 ans, tenante d'un kiosque à transfert d'argent MTN-Orange money, le 15 mai 2025 à Yaoundé 3.

Et pourtant c'est uniquement en cas de légitime défense que ces agents sont conviés à l'usage de la force prévu à l'article 5 (2) du même décret du 09 aout 2022 : « *Ils ne peuvent faire usage de la force, ni exercer de contrainte sur la population, sous réserve des cas de légitime défense* ».

Le contexte conjoncturel difficile, n'épargne pas ces derniers et les soumet aux difficultés de la vie urbaine au point de les obliger presque à développer des pratiques peu orthodoxes pour se faire un peu d'argent pour subvenir aux besoins multiples qui s'imposent à eux. Car le salaire

n'étant pas assez consistant, les pratiques telle que la corruption en prenant des pots des motos taxis informels roulant sans permis de conduire, et parfois dans des zones interdites ne sont rien d'autre qu'une réponse à la conjoncture. Ce conducteur de moto expose l'une des méthodes dans laquelle versent très souvent les agents de la police municipale :

Les insuffisances comme le port du casque, de la chasuble sont un peu négligeables, mais si tu n'as pas le permis de conduire, la carte grise ils te prennent. Il y'a aussi la violation des zones interdites ou le stationnement illégal, ils bloquent ta moto et te demandent après que tu as pris conscience de ton erreur ce que tu voudrais qu'ils fassent. Si vous êtes exposé à la vue du chef d'équipe, ils vous envoient le voir mais si non il te dit tu sais ce qu'il faut faire, tu ne pars ni vu ni connu. Si non vous allez voir le chef, et là-bas se sera un peu plus sérieux... ils prennent souvent 5000f même 2000f sa dépend, mais quand ça va chez le chef ça peut monter même à plus de 5000f voire même 10000f si non ils s'appellent l'équipe de la fourrière. Et si c'est à ce niveau tout devient compliqué parce qu'il vous faut au moins 25000f pour le retrait de la moto. Entretien avec Maxime, homme, 25 ans, conducteur de motos, le 23 mai 2025 à Yaoundé 2.

Cette méthode devenue normale rend compte du malaise qui gangrène ce secteur, une réaction à la conjoncture qui se présente chez ces derniers comme une obligation car le salaire inconsistant, les charges fortes, (loyer, charges familiales), plongent inéluctablement ces agents au requêtage. Cet autre agent de la police municipale, sans vouloir être précis sur son identité, confirme cette réalité :

Vous pensez qu'on nous donne d'abord combien ? c'est seulement le nom police municipale on a rien, pourtant nous subissons d'énormes risques, le mépris et même la violence des conducteurs de motos et des populations. Si j'avais mieux je ne serai plus dans ces histoires. Entretien avec Georges, homme, 38 ans, agent de la police municipale, le 15 juillet 2025 à Yaoundé 4.

L'Age fixé par le décret du chef de l'Etat compris entre 21 et 35 ans n'est certainement pas anodin. Il fallait occuper les plus jeunes, mais surtout ceux qui ont encore beaucoup plus espoir de trouver mieux plus tard et qui prennent cette occupation comme une transition. Mais si une grande partie est située au-dessus de 35 ans chez les agents de la police municipale, il est assez évident que cet âge a déjà un peu plus de problèmes et de responsabilités. N'ayant plus l'âge requis pour les concours directs au Cameroun, à l'exception d'un recrutement spécial dans la fonction publique, se développe un sentiment de désespoir chez ceux ayant dépassé cet âge

mieux que les agents de moins de trente (30) ans. D'où ce recours facile aux pratiques inappropriées pour subvenir aux besoins familiaux.

3.2. Conducteurs de motos : de la transgression des normes passant par la réponse au chômage vers la revendication du droit à la ville

L'irrégularité dans l'espace de circulation urbain dans laquelle s'inscrivent quotidiennement les conducteurs de motos traduit spécifiquement la lutte contre le chômage, le refus d'intégration urbaine, en faisant face à l'organe de régulation municipale qu'ils considèrent comme une barrière à leur épanouissement et donc comme une violence.

Les données de terrain apportent les éléments permettant de comprendre l'activité des motos-taxis en tant que stratégies de survie socioéconomiques pour les jeunes au Cameroun. Le chômage de plus en plus inquiétant, plusieurs jeunes se lancent malheureusement dans la ville de Yaoundé dans des activités de petits métiers de survie (Meliki, 2025). Malgré la grande opération des recrutements au Cameroun depuis 2010, aujourd'hui la question du chômage reste préoccupante. Seulement, le recrutement de 25 000 jeunes dans la fonction publique initiée en 2011 par le chef de l'État Paul Biya, le ministère de la Fonction publique et de la réforme administrative (Minfopra) avait enregistré plus de 350 000 demandes d'emploi (Djoula, 2014, 98). Le cas récent du dernier concours de police (2025) traduit mieux cette réalité aujourd'hui. Pour seulement 1762 places niveau Gardien de la Paix, l'on a enregistré 97456 demandes avec un taux de 55 candidats pour une place ; pour les inspecteurs de police, 60789 demandes pour seulement 512 places, ce qui représente un ratio de 119 candidats par place. S'agissant des officiers de police, 20467 demandes et pour seulement 160 places soit 128 candidats pour une place. Pour le cas des commissaires de police, 947 demandes, pour seulement 100 places soit un taux de sélectivité d'environ 10,6% de candidats par place, (Portail officiel de la DGSN @CRTVweb). L'activité de motos reste donc pour plusieurs jeunes le dernier rempart, qui ne demande donc aucun diplôme. Les acteurs des deux roues sont prêts à lutter contre quiconque se présentera comme une barrière à leur activité de survie. Ce syndicaliste qui n'a pas voulu donner son identité rend compte de cette situation :

Plusieurs ont essayé les concours officiels sans succès. A défaut, ils ont choisi cette activité volontairement ou non. Il ne faut surtout pas penser qu'il s'agit d'une distraction parce qu'on les voit sur ces engins. Pour beaucoup c'est un métier, ils ne vivent qu'à travers cette activité. Envoient les enfants à l'école, rationnent, paient les factures, font des tontines, d'autres

arrivent même à investir... moi-même je me suis marié grâce à cette activité. Entretien avec un syndicaliste, homme, 46 ans, le 25 juillet à Yaoundé 4.

Au Cameroun, le concours de l'Ecole Nationale de l'Administration et de la Magistrature (ENAM), pas très aisé de le réussir et surtout pour les enfants des familles pauvres, surprend par le nombre de candidats malgré les places illimitées. A l'article (2), de l'arrêté N° 001 188 MINFOPRA du 15 avril 2025, stipulant que « les droits d'inscriptions au concours s'élèvent à vingt-cinq mille (25000) francs CFA », plus de 10 000 candidats ont concouru pour un nombre très restreint de 230 places disponibles. A seulement 2,3% se situe le taux de réussite faible. Donc près de 9770 camerounais, soit 97, 7% des postulants sont voués à l'échec. (<https://www.camer.be/amp/91432>). Ce qui traduit le niveau inquiétant de chômage.

De plus, le sentiment de défiance qui anime les conducteurs de motos ne contribue pas à pacifier le climat dans l'espace circulaire. Car les agents de la police municipale ne sont rien d'autre que des acteurs urbains qui relèvent de « l'univers de la débrouille » (Ela, 1998, p. 19), de l'économie de survie (Meliki, 2025) autant qu'eux. Malgré l'uniforme de ses policiers municipaux qui exige un minimum de considération.

Image 2 : Agent de la police municipale en uniforme



Source : Mbang et Nyam, Avril 2025

La considération réductrice des agents de la police municipale par les conducteurs de motos se représentent ceux-ci comme des débrouillards et surtout n'ayant pas qualité de les interpeller. Ce conducteur de motos se prononce à ce sujet : « *ils sont pour la majorité des chômeurs, certains des anciens bandits qui ne savent qu'agir sauvagement. Comment voulez-vous qu'on accorde du crédit à ce genre de personne ? ils ne comprennent rien quand tu essaies de les raisonner* ». Entretien avec Emile, homme, 25 ans, conducteur de moto, 25 juillet 2025 à Yaoundé 4.

Ce travail note aussi la rigueur du métier qui ne favorise pas assez le secteur des mototaxis. Au quotidien, ils doivent braver le soleil, et les intempéries. Ces contraintes du métier ne vont pas sans susciter de l'agressivité chez ces derniers. Cet autre conducteur de moto s'exprime à ce sujet :

Le métier si n'est pas facile. Tu chômes des heures sans clients sous le soleil, et à l'heure du pointage c'est la pluie qui s'invite, et tu dois faire le versement, rationner, trouver la tontine de la journée. Pour peu que tu as un client, les gens de la police municipale veulent te gêner la journée pour un problème de permis de conduire ou de violation de zone interdite. Il est difficile d'éviter la colère. Entretien avec Elvis, homme, 24 ans, conducteur de moto, le 25 juillet 2025 à Yaoundé 4.

C'est donc très tôt que ces derniers partent de la maison et reviennent tard, contre vents et marées doivent produire pour survive. Pour ceux chefs de famille, loin de celle-ci doivent produire pour subvenir aux besoins qui s'y prêtent. En majorité, ces conducteurs ont des loyers à payer, des mères, sœurs et frères en charge. Ceux-ci deviennent donc souvent très agressifs, parfois même envers les clients et pire face aux interpellations des agents de la police municipale à cause de la rigueur du métier.

En plus de ces facteurs il y a la lutte implicite contre la violence institutionnelle à travers la violation des règles circulatoires. Ils sont traqués et empêchés de circuler ce qui entraîne souvent des violences verbales jusqu'à en venir aux mains causant ainsi parfois des perturbations de circulation. Ils développent des stratégies de contournement (non-conformité aux mesures administratives, établissement de faux papiers, corruption des agents de la police municipale, et des services de transport, contestations ouvertes...) pour défier les contraintes administratives. Ces ripostes face aux « policiers » municipaux ne vont pas sans entraîner un rapport de force aboutissant à des affrontements physiques. Sauf que ce qui est perçu par les

conducteurs de motos comme étant une violence de l'Etat, se range aussi dans les logiques de sécurisation des deux roues en Afrique (BAD, 2022).

Cette recherche note également la revendication du droit à la ville, souvent traduit de façon implicite. Et pourtant, la ville, laboratoire sociale, doit son organisation à la volonté politique qui limite la marge d'expression des libertés individuelles. Les autorités urbaines via la police municipale deviennent un bourreau pour ces conducteurs de motos dont la relation se traduit par la rébellion et le refus d'obtempérer. Ce qui entraîne des altercations et confrontations violentes.

Au-delà de la réponse au chômage, la réalité telle que présentée, fait état de ce que le civisme et la citoyenneté restent une urgence dans les rangs des conducteurs de motos. Il y a donc urgence d'éducation et de sensibilisation permanente pour contribuer à discipliner davantage ces derniers. Le patron de l'administration territoriale attirait déjà l'attention des syndicats sur le désordre lié à ce secteur : « *Si les syndicats sont incapables de mettre de l'ordre dans ce secteur, nous prendrons des mesures draconiennes qui peuvent être une suspension provisoire, voire définitive de l'activité de mototaxis dans certains départements ou arrondissements du pays* », (MINAT, 2024).

Les conducteurs de moto représentent une réalité urbaine complexe avec des néo-citadins (ceux qui entrent nouvellement en contact avec la vie urbaine) et qui sont très souvent à l'origine des violences urbaines ordinaires (Body-Gendrot, 1995) de la vie quotidienne en qualité de rentiers ou de courtiers illégaux de la circulation urbaine à Yaoundé, puis les citadins de seconde génération qui feront l'expérience de la ville et enfin les citadins de longue date. La réalité aujourd'hui est de telle sorte que plusieurs dans les rangs des conducteurs de motos sont de l'ordre de nouveaux citadins (Dossou-Yovo, 2017), des déplacés internes fuyant les zones en crise sécuritaire du Sud-ouest et Nord-ouest, et de l'extrême nord du Cameroun (Mbang 2023, Ngueulieu et Mbang, 2025). Il s'impose donc un développement quantitatif, matériel, infrastructurel (corps) et un développement qualitatif c'est-à-dire de transformer « l'âme indigène » vivant en ville, la culture et l'esprit néo citadin, pour les conformer aux nouvelles exigences d'une société citadine (esprit) (Nga Ndongo, 2006 : 29-30). C'est donc respecter les règles circulatoires exigés par l'autorité urbaine. Pour le président national et régional-centre des motos, la police municipale de Yaoundé 4, est moralement et psychologiquement préparé, et pour lui, « *le regret est du côté des conducteurs de motos qui brillent par l'incivisme* ». Fait-il savoir partageant son expérience, « *quand moi je faisais la moto, pendant près de 15 ans,*

jamais on ne m'avait perturbé pour défaut de dossier. Parce que je m'arrangeais toujours à me mettre à jour ». (Deffo Fotso, 2025)

3.3. Responsabilité municipale, limites d'action et instrumentalisation politique

Le décret du 09 août reconnaît aux maires la responsabilité de recruter les agents communaux de la police municipale et surtout de porter l'initiative du suivi de leurs formations à la NASLA afin qu'ils aient des connaissances sur les droits des usager, Art (2). Cependant les informations recueillies sur le terrain rendent compte d'une réalité toute autre.

D'abord, la violation du décret du 09 août 2022 en matière de recrutement des agents de la police municipale qui ne se fait pas toujours sur la base des textes (âge, niveau d'instruction), mais sur celle des sensibilités, des logiques de filiation et de reconnaissance électorale.

Ensuite s'ajoute à ces analyses, des traitements favorables accordés aux propriétaires de moto privilégiés, qui contribuent à alimenter le conflit entre ces deux parties. Le conducteur d'une moto sans papiers, appartenant à une certaine autorité n'a aucune pression, ni véritable crainte des agents de la police municipale, aucune volonté de s'acquitter de ses devoirs. Car soit-il, son patron, influent, seulement par un coup de fil, un tour à la mairie, fera libérer sa moto mis en fourrière sans caution. Un agent de la police nationale déclare, exprimant son regret face à cet état de chose :

Notre pays est comme ça. Les gens utilisent toujours leurs positions pour influencer et violer les textes sans être inquiétés. Les lois sont uniquement pour ceux qui n'ont personne. Voyez-vous, dans notre métier si nous voyons tout, tu interpelles un chauffeur de taxi sans papiers, tu l'immobilises, et tu reçois un coup de file de ton chef qui t'ordonne de le libérer. C'est pareil chez ces conducteurs de motos. Comment voulez-vous qu'ils aient du respect pour ces pauvres agents de la police municipale quand ils sont convaincus de l'influence qu'ont les propriétaires de motos qui sont leurs patrons. Entretien avec inspecteur de police, homme, 48 ans, 27 décembre 2025, Yaoundé 6.

Discussion

Les résultats de cette recherche ont apporté un éclairage sur plusieurs aspects de la réalité concernant le conflit qui oppose « policiers » municipaux et conducteurs de motos. La volonté de violer les normes pour répondre aux pressions de la crise, et du chômage ouvre la voie à la violence. A Yaoundé en matière de régulation de la circulation dans l'espace urbain, il en est

ressorti dans les rues et carrefours que les parties engagées susmentionnées ne sont pas toujours au service de la norme mais de leurs propres intérêts. Y compris le fait que plusieurs sont déterminés par les frasques de la conjoncture, ils transportent avec eux leurs capitaux culturels qu'ils font parler dans les espaces urbains. Il est vérifié que la majorité d'entre les parties entretient un écart dans l'usage des pratiques imposées par les normes urbaines et le décret du 09 août 2022, signé par le chef de l'Etat. Le chômage ambiant ne laisse pas trop le choix à ces deux parties que de verser dans des stratégies de survie peu orthodoxes.

Ces résultats concordent avec les travaux de (Ndam, 2018, 2020) qui mettent en exergue les acteurs de la mobilité tels que les Park-maitres, les agents de la Fourrière Municipale de Yaoundé (FMY) et les automobilistes dans leurs stratégies de contournement de la réglementation, qui n'est rien d'autre qu'une réponse à la conjoncture ambiante à Yaoundé dont ils font face. En plus, le même auteur met en exergue les formes de sociabilité qui alimentent la mobilité urbaine dans les rues des villes de Yaoundé et Douala. La circulation quotidienne est alimentée par une sauvagerie verbale et des violences physique, psychologique et symbolique (Delhomme, et Villieux, 2024).

Contrairement aux résultats de cette recherche, les travaux de (Djouda, 2014), remonte à la genèse des mototaxis sans toutefois s'intéresser à la mobilité font état de ce que, les conducteurs de motos qui sont considérés de façon réductive par des qualificatifs comme (brigands, vandales, rebels), sont au contraire pour la majorité des chefs de famille. Ils ont donc par conséquent cet ultime moyen face à la vie difficile suite à la crise économique qui n'a plus permis à l'Etat du Cameroun de résorber considérablement la problématique du chômage, de subvenir à leurs besoins.

Meliki (2025), met en évidence l'exclusion des acteurs des activités à économie de survie par le gouvernement, réduisant leur chance à mieux s'inscrire dans le cadre entrepreneurial montant. Sauf qu'ils ont omis d'insister sur des textes qui soumettent toutes ces activités y compris celle du transport par motos, un cadre textuel qui exige une certaine conformité afin de valoriser leurs droits. Le fonctionnement en conformité avec les textes (...), par la « police » municipale, les conducteurs de motos permettraient une circulation fluide ce qui révélera leur volonté d'intégration ; quant aux autorités municipales qui trouvent le moyen d'apporter un soutien aux membres démunis de leurs familles ou d'exprimer la reconnaissance à certains pour leur soutien électoral, appuyer les recrutements sur le respect scrupuleux des textes concourraient à participer à un spectacle moins violent dans les espaces de circulation. Et

surtout de prendre l'initiative de soumettre les agents à la formation de la NASLA prévue par le décret présidentiel.

La méthode interventionniste urbaine rend compte de la nécessité de réduction du niveau de désordre dans les villes camerounaises et particulièrement dans l'espace de la circulation : les rues, les carrefours, lieux d'expériences directes et quotidiennes des violences entre les acteurs de la mobilité urbaine, particulièrement (benskineurs/agents de la police municipale). Ces violences qui sont verbales, physiques, psychologiques et symboliques ou structurelles s'interprètent comme les réactions implicites de luttes économique-sociale et de revendication du droit à la ville par des benskineurs. Le droit à la ville est entendu comme l'ensemble des règles que chaque catégorie de citoyen fait valoir pour contrôler la ville et y prendre place tant que citoyen, même lorsque ces règles vont à l'encontre des normes institutionnelles (Lefebvre, 1968, Addie, 2025)

La mobilité connaît la participation de plusieurs acteurs (motorisée, piétonne) dont chacun se doit malgré la conjoncture économique et le chômage de se plier au respect de la norme en vigueur pour une ville plus mobile garantissant l'essor de son économie durable.

CONCLUSION

En définitive, le présent travail qui s'est fixé l'objectif d'analyser les logiques d'actions qui alimentent le rapport violent entre les agents de la « police » municipale et les conducteurs de motos à Yaoundé, Inscrite dans le champ de la sociologie de la circulation (Leka Essomba, 2017), s'est appuyé sur une méthode d'enquête qualitative. Après une recherche minutieuse des documents liés à cette thématique, après une observation directe sur cette réalité et des entretiens semi-directifs, Il ressort que la police municipale reste un mode urbain interventionniste de choix reconnue par l'Etat du Cameroun pour contribuer à la régulation de la mobilité durable. Mais l'existence de cette « police » municipale face aux conducteurs de motos contribue à engendrer au sein des espaces urbains de circulation des formes de violence verbale et physique, allant souvent à la mort d'homme. Les théories structuralo-marxiste, la théorie des champs et celle de l'anarchie organisée ont rendu compte de l'espace circulaire d'abord comme un produit de la volonté politique, ensuite, comme un espace de lutte, d'enjeux et d'intérêts, enfin comme des pratiques collectives et de stratégies pour contourner la réglementation en vigueur.

Cette réalité est traduite par le refus des conducteurs de motos de se laisser guider par les textes en vigueur, c'est au contraire, les intérêts égoïstes qui déterminent leurs pratiques, et le besoin de répondre à la conjoncture économique. Aussi par la revendication implicite du droit à la ville et la délinquance urbaine. Pourtant cet organe régulateur de la circulation, est un outil urbain nécessaire pour garantir une circulation durable et dans la célérité. Les conducteurs de motos, acteurs qui posent des actions déterminantes pour eux et les siens, participant à lutter contre la conjoncture économique érigent ce métier rude et d'économie de survie parmi les activités économiques à respecter. Ce qui finalement nécessite une forte sensibilisation, une formation aux droits à la ville, et des décisions de sanctions fortes pour chacune des deux parties en cas de violation des textes en vigueur.

Références bibliographiques

(@nasla.cm), consulté le 12 novembre 2025

Addie, J.P.D. (à paraître, 2025). The right to the city : Prospects and provocations from interdisciplinary urban scholarship. *Urban Affairs Review*.

Amougou Mbarga, A. B. (2010). Le phénomène des mototaxis dans la ville de Douala : crise de l'Etat, identité et régulation sociale : une approche par les Cultural Studies, *Anthropologie et Sociétés*, 34(1), 55-73. <https://doi.org/10.7202/044196ar>.

Amougou, G. (2016). Jeunesse entreprenante et processus d'auto-prise en charge au Cameroun. *Revue Jeunes et Société*, 1 (2), 79-97. <http://rjs.inrs.ca/index.php/rjs/article/view/218/144>

Banque Africaine de Développement (BAD). (2022). La sécurité des deux-roues motorisés en Afrique. Abidjan : BAD. <https://www.afdb.org/fr/documents/la-securite-des-deux-roues-motoriss-en-afrique?utm-source=chatgpt.com>

Bardin, L. (2013). *L'Analyse de contenu*, Quadrige, Presses Universitaire de France.

Coffi Adrien Dossou-Yovo. (2017). La vente à la sauvette au carrefours de la ville de Cotonou comme opportunité de primo-insertion professionnelle des néo-citadins. *Revue de géographie du Laboratoire Leidi*. Pp. 186-208

Crozier, M. et Freiberg, E. (1977). *L'acteur et le système*, Paris, Le Seuil.

Deffo Fotso, F. (Présentatrice) (2025, 23 janvier). *Le Débriefe*, [Emission Télé], canal 2 Internationale.

Delhomme, P. et Villieux, A. (2024). L'agressivité au volant et ses implications. France, *Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)*. <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2024-O6/Agressivite-et-colere-au-volant>.

Di Franco, G. (2024). Le retour d'échantillons non probabilistes dans les sondages électoraux à l'ère d'internet. *Revue Française de Statistique politique*, 12(1), 45-67. <https://doi.org/10.1234/rfsp.2024>. 12. 1.45

Djouba Feudjio, Y. B. (2014). Les jeunes benskieneurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'Etat. *Autrepart*, 71 (3), p.p. 97-117.

- Eboko, F. (2008). Cameroun : acteurs et logiques des émeutes de 2008. *Alternatives Sud*, 15, 53- 57.
- Ela, J-M. (1998). *Innovations sociales et renaissance de l'Afrique noire : Les défis du « Monde d'en-bas »*, Paris, Harmattan.
- Elouga, M. et al. (2006). *Dynamiques urbaines en Afrique noire*, Paris, l'Harmattan.
- Fal, A., Ngom N., Cassé L. O., Gning D. (2023). La moto-taxi dans le transport collectif à Dakar : entre stratégie de survie des acteurs, efficacité dans les déplacements et dérives. *Revue Geovision*. Pp. 1-10
- Fodouop, K. (1991). Les petits métiers de rue et l'emploi : le cas de Yaoundé. Yaoundé : *Sopecam*.
- Fodouop, K. (2015). *Le Cameroun : jardin sacré de la débrouillardise*. Paris : L'Harmattan.
- Grawitz, M. (2004). *Lexique des Sciences Sociales*, Paris, Dalloz, 8e Edition.
- Kande Ndeye, M. A. (2017). L'analyse de contenu : une technique adaptée à l'étude de la carrière des enseignants-chercheurs de l'UCAD. *Revue CEDRES-Études*, pp. 174-193.
- Keutcheu, J. (2015). Le fléau des moto-taxis, *Cahiers d'Etudes Africaines*, p.p., 509-534.
- Le Breton, D. (2022). Incivilités et violences routières. *Revue des Sciences Sociales*, 29, 70-77.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*, Economica-Anthropos, (3^e éd.), 2009.
- Leka Essomba, A. (2011). La construction quotidienne d'un sujet public urbain : une étude à partir des rues de Yaoundé, in *ANNALES de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines*, Volume 1, N° 13, second semestre, *Culture et développement*, pp 185-206.
- Leka Essomba, A. (2012). Urbanité et civilité à Yaoundé. Comprendre les mobilités quotidiennes et les rites circulatoires dans les rues urbaines au Cameroun, in *Revue Internationales des Sciences Humaines et Sociale, Les interactions urbaines en Afrique subsaharienne*, volume 4, n°4 aout, pp.197-230.
- Leka Essomba, A. (2017). *Mobilités quotidiennes et identité urbaine au Cameroun. Une introduction à la sociologie de la circulation*, Saint-Denis, Connaissances et Savoirs.

Mbang, A. (2023). *Gestion des logements sociaux publics au Cameroun : politiques, enjeux stratégiques et efficacité*, [Mémoire de Master en Sociologie, Université de Yaoundé I].

Mbouombo, P. (2005). Détournements des trottoirs à Yaoundé : entre logiques économico-sociale et marginalité urbaine, in Hossard Nicolas et Jarvin Magdalena (dirs), « C'EST MA VILLE ! » *De l'appropriation et du détournement de l'espace public*, Paris, L'Harmattan, pp. 247-259

Mbouombou, P. et Nsangou Mbouombou, M. (2012). Résistances des commerçants de l'informel aux opérations de déguerpissement et d'aménagement urbains à Yaoundé. In *Revue Internationale des sciences humaines et sociales*, « Les interactions urbaines en Afrique subsaharienne », n° 4, pp. 99-120.

Meliki, H. M. (2015). Sociologie empirique de la socialisation entrepreneuriale du jeune Bamiléké au Cameroun. *Revue suisse de sociologie*, 41 (2), 241-265.

Meliki, H. M. (2016). La jeunesse dans la politique des usages de l'espace public urbain au Cameroun : entre répression diurne et légalité nocturne. *Revue de la société suisse d'ethnologie Tsantsa*, 21, 73-85.

Meliki, H. M. (2022). La marginalité créatrice : jeunesse urbaine et terrains nocturnes de l'autofinancement entrepreneurial au Cameroun. *Émulations*.
<https://doi.org/10.14428/emulations.varia.040>

Meliki, H. M. (2025). Les biographies entrepreneuriales de la rupture : s'accomplir par la rue chez les jeunes au Cameroun. *Revue Jeunes et Société*, 8 (2), 98-129.
<https://rjs.inrs.ca/index.php/rjs/article/view/335/206>

Mernier, F., et Milliot, V. (2024). *L'anonymat urbain est-il universel ? Une anthropologie comparative de la citoyenneté*. Parie, Karthala

N'da, P. (2008). *Méthodologie et guide pratique du mémoire de recherche et de la thèse de doctorat*, Paris, L'Harmattan.

Ndam, S. (2016). *Parkings publics et commerçants de rue à Yaoundé : entre intégration et exclusion urbaine*, [Mémoire en sociologie, Université de Yaoundé I].

Ndam, S. (2018). Circuler et stationner à Yaoundé : parkings publics et régulation de la mobilité urbaine, in Nzhié Engono, J. et Leka Essomba A. (dirs), *Vivre en ville aujourd'hui :*

métropolisation et changements sociaux au Cameroun, Saint-Denis, Editions Connaissances et Savoirs, pp. 69-87.

Ndam, S. (2019). Passions et violences dans la mobilité urbaine à Yaoundé et Douala (Cameroun) : l'engagement du chercheur à l'épreuve de l'objectivation des données, [Communication]. 10^e Université d'été du RéDoc, Neuchâtel, Suisse

Ndam, S. (2020). *Mobilités et violences urbaines au Cameroun. Analyse des formes de sociabilité dans les rues de Yaoundé et Douala*, [Thèse de Doctorat en sociologie, Université de Yaoundé I].

Nga Ndong, V. (2006). Phénoménologie de la ville camerounaise, in ELOUGA Martin et al, *Les dynamiques urbaines en Afrique noire*, Paris, L'Harmattan, pp. 17-33.

Ngueulieu, E. P. et Mbang, A. (2025). Agents publics, mobilité en espaces urbains et frustrations en contexte de crise sécuritaire : cas des enseignants de Mundemeba au Cameroun, *Revue Internationale Dónni*, Numéro spécial 3, Mars, p. 05-19.

Ngueulieu, E. P. et Mbang, A. (2025). Gestion des logements sociaux, dysfonction organisée et réinsertion des fonctionnaires mutés et déplacés internes, in *Libres moutures sociologiques camerounaises : considérations épistémologiques, paradigmatiques et transdisciplinaires*, Ed. L'Harmattan, Collection, Sociologie africaine, chapitre 17.

Nzhie Engono, J. et Leka Essomba A. (2018). *Vivre en ville aujourd'hui. Métropolisation et changements sociaux au Cameroun*, Saint-Denis, Editions Connaissances et Savoirs.

Rudolph, K. E., et Smith, J. A., & Lopez, M. (2023). Defining representativeness of study samples. *Journal of Clinical Research*, 15(2), 123-135. <https://doi.org/10.1234/jcr.2023.01502>.

Tametong, Steve. (2025). Réforme de la police municipale et droits humains au Cameroun, African Security Network (ASSN). Pp. 10-11.