

*Les chaînes d'approvisionnement des motos en Afrique :  
commerce national et transnational, transferts technologiques et industrialisation*

## Circuits d'approvisionnement et de commercialisation des motos et tricycles asiatiques à Maroua (Cameroun)

The two- and three-wheelers supply routes and trading operations in the City of Maroua (Cameroon)

**Nicolas TEOUGAM**

Enseignant-chercheur, Département de Géographie, FALSH / Université de Maroua, BP 46 Maroua (Cameroun)\*

### Résumé

En raison de l'absence d'une offre publique de mobilité urbaine dans la ville de Maroua, capitale régionale de l'extrême nord du Cameroun, les véhicules de deux et trois roues (V2-3R) y sont devenus l'unique moyen de transport des personnes et des marchandises. La présente étude analyse ce mode de transport non conventionnel sous deux aspects fondamentaux et peu documentés : le système d'approvisionnement de la ville et la commercialisation de ces engins fabriqués en Asie. Après avoir cartographié les voies maritimes de leur acheminement, des terminaux portuaires de Chine et d'Inde à ceux de Douala et Lagos dans le Golfe de Guinée, des observations empiriques *in situ* ont précédé des entretiens semi-structurés avec les acteurs de la commercialisation des motocyclettes, dont 450 mototaximen de deux roues et 60 de trois roues. Il ressort de ces efforts que les approvisionnements de V2-3R, mobilisés en paquets de pièces détachées sur camions de 12 à 18 roues et par routes terrestres Douala-Maroua et Mubi-Maroua, s'écoulent plus en commerce informel que par voie de commercialisation réglementaire. L'étude indique aussi que ce commerce informel, base d'une économie de débrouillardise ancrée dans la société, constitue un tremplin d'autonomisation de milliers de chômeurs pour qui TVS HLS Plus (deux roues) et Royal (trois roues) sont réputés plus rentables que les autres marques de V2-3R.

### Mots-clés

Circuit, approvisionnement, emprise monopoliste, mototaximan, convoyeur.

### Abstract

In Maroua, the capital of Cameroon's Far-North Region, urban transport service is entirely dominated by the non-conventional two- and three-wheel motorcycles. This study assesses two of its literature-deficient fundamental aspects, namely the supply system and the trading practices. After mapping their sea routes stretching from the Chinese and Indian port terminals to those of Douala and Lagos in the Gulf of Guinea, empirical *in situ* observations have been conducted, followed by semi-structured interviews of 450 two-wheel professional mototaximen and 60 three-wheel ones. The results show that these vehicles, manufactured in Asia, reach Maroua through two supply routes: Douala-Maroua where the businessmen officially abide by the trade rules and taxes, and Mubi-Maroua whereby a dendritic road network informally channels the imports. The study also demonstrates that the import of those vehicles trend upward, and shows that the two-wheeler mototaximen prefer buying India's TVS HLS Plus, while Chinese Royal is their three-wheeler favorite choice. It finally unveils the socio-economic dimension of the massive adherence of the unemployed young urban citizens who rely on the financial benefits of these bikes to sustain their families and engage in other investments. This assessment of Maroua's two- and three-wheelers deserves continuation, so that the economic role of the informal trade and the statistical recording system be also addressed.

### Keywords

route, supply, monopolistic imprint, mototaximan, motorcycle transporter.

\* [teougam@mail.com](mailto:teougam@mail.com)

## INTRODUCTION

Au nombre des saisissants contrastes de paysages urbains actuels des pays développés et d'Afrique subsaharienne, figurent en bonne place la différence morphologique des systèmes de transports : les premiers montrant des infrastructures modernisées grâce à leur avancée technologique et les seconds très majoritairement caractérisés par le visage chaotique d'une mobilité urbaine à dominante de minibus et de motocyclettes. Ces derniers traduisent la qualité défailante de l'offre de services publics de mobilité à des populations urbaines caractérisées par une démographie sans cesse croissante.

En effet, quoique l'Afrique subsaharienne soit très peu urbanisée au milieu du XX<sup>e</sup> siècle (Coquery-Vidrovitch, 2006), mais où la démographie surpassera 2 milliards d'âmes en 2050, le United Nations Department of Economic and Social Affairs (2019) constate que sa population urbaine de 1960, 1990 et 2020 représente respectivement 15%, 27% et 41% de la population totale. Il va de soi que pareille donne de forte démographie des villes d'Etats de faible niveau de développement économique (Boussière & Madre, 2022), réputés pour leurs systèmes nationaux de transport en crise (Poiani & Stead, 2016), constitue un enjeu-clé pour la gouvernance municipale (World Bank, 2022). Cette crise remonte aux années 1980/1990 d'imposition des Programmes d'Ajustement Structurel par les institutions de Bretton Woods, les Etats subsahariens aux ressources de plus en plus limitées opérant le très impopulaire choix de libéraliser le secteur des transports urbains géré jusque-là par les sociétés publiques et parapubliques telles que SOTRAC au Sénégal, X9 au Burkina, SOTUC au Cameroun, SOTRA en Côte-d'Ivoire, etc. Depuis lors, les dysfonctionnements et le démantèlement de ces embryons de réponse étatique à la mobilité intra- et interurbaine des populations par les bus conventionnels ont favorisé l'émergence du business informel des engins non conventionnels, en particulier des mini-bus et des véhicules privés de deux et trois roues (V2-3R) de transport marchand. Aujourd'hui, la preuve vivante de leur intégration définitive dans les mouvements quotidiens des subsahariens résonne-t-elle abondamment dans leur vernaculaire : Okada à Lagos, Boda-Boda à Kampala, Zémidjan à Cotonou, Benskin à Douala, Oléyia à Lomé, Jakarta au Sénégal, etc.

L'irruption des V2-3R dans les cités subsahariennes, en bien plus qu'en mal, bouscule et remet en cause la mobilité urbaine classique. Certes, une anarchie évidente est associée à l'usage prédominant de ces engins sur la voie publique, notamment les accidents provoqués par leur conduite anarchique, les actes de violation fréquente des prescriptions de contrôle de la circulation, sans oublier la pollution (bruits assourdissants et gaz à effet de serre). En dépit de ces préoccupantes externalités, inhérentes à un mode de transport désormais devenu incontournable, toute suspicion qui le perçoit comme un problème public ou un fléau social (Keutcheu, 2015) se dissipe au profit du consensus autour de son utilité socioéconomique. Preuve de la résilience et de l'économie de survie dans le contexte géographique d'une Afrique subsaharienne en mutation (Dubresson & al., 2011), l'usage massif des V2-3R de transport urbain participe de l'économie de la débrouille et de l'inventivité sociale (Godard, 2022 ; Kengne, 2015). Grâce à la motocyclette qui remplace désormais les bus des anciennes sociétés de transport collectif, la nouvelle mobilité urbaine s'étend et se démocratise dans beaucoup de villes : elle offre des prix taillés sur mesure du pouvoir d'achat des populations urbaines, réduit l'inaccessibilité de certaines localités due à des routes pas toujours viables, procure des emplois de transport urbain aux jeunes chômeurs (BAD, 2015), comme au Nigéria voisin où on en dénombre plus de 500.000 pour la seule ville de Lagos (Kumar, 2011). Véritable réponse « par le bas » à la crise des transports urbains classiques (Daz Olivera & al., 2007), le transport informel occupe le vide que les Etats subsahariens n'ont pu combler.

Maroua, capitale régionale de l'extrême nord du Cameroun, (Fig.1) offre un laboratoire indiqué pour l'observation et l'analyse du transport urbain par les V2-3R privés, ce mode étant le moyen populaire de mobilité des personnes et des marchandises aussi bien à l'intérieur de la ville qu'entre le centre-ville et les petites villes périphériques (Bogo, Gazawa, Méri, Salak, Dargala). Très faiblement industrialisée, plus éloignée des ports et des centres camerounais d'impulsion économique (situés dans la partie méridionale) et plus dépendante du Nigéria voisin, la ville de Maroua ne doit son développement que grâce à son ouverture sur l'extérieur (Roupsard, 1987), en particulier par l'opportunité d'échanges transfrontaliers Nigéria-Cameroun. Les flux Mubi-

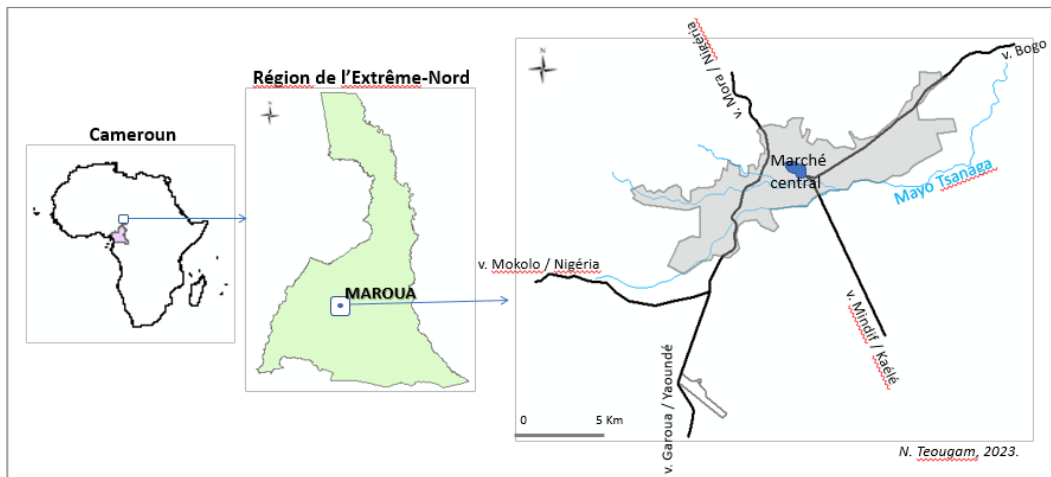


Fig.1- Localisation de Maroua

Maroua matérialisent dès lors l'un des terminaux et l'une des dernières frontières du capitalisme de la « Chindiafrique » (Boillot et Dembiski, 2014), preuve que la mondialisation discrète et par le bas (Choplin & Pliez, 2018) peut d'autant plus s'opérer au moyen de V2-3R que des pôles de réexportations peuvent naître (Tastevin & Pliez, 2015). A Maroua, la population urbaine doublant tous les dix ans depuis 1976 (BUCREP, 2005) et ne se mouvant que par ces seuls engins, leur emprise totale sur la mobilité concrétise les profondes conséquences sociales des produits de la Chine devenue premier partenaire économique de l'Afrique depuis 2009 (Kernen & Mohammed, 2014). Aujourd'hui, la motocyclette y est d'utilité si vitale et incontournable que toute interdiction de sa circulation, même pendant quelques heures, peut déclencher un mouvement de contestation sociale. Les autorités administratives en avaient pris la mesure en 2016-2017 et avaient dû vite lever pareille décision impopulaire, initialement prise pour limiter les mouvements des islamistes djihadistes de Boko Haram.

Dans cette capitale régionale créée depuis 1983, réputée être la première destination touristique du Cameroun, dotée de moins de 20 km de routes viables, le transport urbain par le seul moyen des V2-3R devrait préoccuper sa gouvernance. Pour tout visiteur, pareille curiosité de déplacement intra- et périurbain interpelle également : en quoi et pourquoi, depuis plus de 40 ans, ces engins s'imposent-ils comme l'unique moyen populaire de mobilité urbaine ? En amont de la mobilité des hommes et marchandises, se pose la question de l'approvisionnement, mieux, des modalités

d'acheminement de ces véhicules dans la ville de Maroua où leur commercialisation obéit à une logique plus informelle que conforme à la réglementation prescrite. La présente étude postule que l'historique emprise monopoliste des V2-3R sur la mobilité urbaine y tient en raison de leur double utilité : socio-économique en tant que pourvoyeurs d'emplois pour les milliers de jeunes désœuvrés, et sociale en tant que solution adaptée à l'offre déficitaire de service public de transport urbain. *In situ*, une fois que l'acheminement des V2-3R à Maroua est cartographié, la démarche d'observation (directe et indirecte) des lieux et des acteurs de la commercialisation obéit à une logique monodirectionnelle A-B-C de cet approvisionnement : A, représentant les lieux (Douala et Mubi) de commande des motocyclettes, B les routes Douala-Maroua et Mubi-Maroua de leur convoi à C, le lieu (Maroua) de livraison et de commercialisation de ces commandes.

Cette étude envisage l'emprise monopolistique des V2-3R sur la mobilité urbaine à Maroua en trois points. Elle montre que cette emprise s'inscrit dans la durée, depuis une cinquantaine d'années (première partie), grâce à un double système d'approvisionnement : par importation intérieure à partir du port camerounais de Douala et par importation transfrontalière Nigéria-Cameroun (deuxième partie). La troisième partie lie ladite emprise à la commercialisation massive des V2-3R sur le marché de la ville, suivant une pratique plus informelle que formelle.

## **I. TRAJECTOIRE HISTORIQUE DE L'UTILISATION DE LA MOTOCYCLETTE A MAROUA**

Le parc actuel des motocyclettes de transport urbain dans la capitale de la Région de l'Extrême-Nord se compose essentiellement des deux et trois roues. L'historique de sa reconstitution montre qu'il n'en a pas toujours été ainsi. En cinquante ans (1972-2022) et par le concours des facteurs démographiques et socio-politiques, il s'est développé et diversifié en deux grandes phases non nettement distinctes : 1972-1990 et 1990-2022. A chacune de ces périodes, correspond une famille d'engins d'origine géographique précise.

### **a. De la bicyclette aux premiers engins de deux et trois roues : 1972-1990**

La physionomie de l'imposant parc de motocyclettes de deux et trois roues et leur monopole total sur la mobilité urbaine à Maroua peut laisser suggérer que les premières marques de cette mobilité ont été imprimées par ces engins. Pourtant, il n'en est rien, comme le reconnaissent unanimement I. Adamou (ancien taximan), Djougoudoum (vétérinaire mécanicien), B. Hassan et O. Abba (consultés le 05 novembre 2022 au Marché de Maroua III). Pour eux, la bicyclette est l'ancêtre des véhicules de transport urbain à Maroua, grâce à l'initiative d'un pasteur d'église protestante résidant à Ouro Zangui (localité de la périphérie sud de Maroua). Moyennant une somme d'argent, il avait l'habitude en 1970/1971 d'aider ses voisins qui se rendaient au centre-ville, en les transportant sur sa bicyclette de marque française Zéphyr. De la sorte et sans le savoir, ce pasteur venait d'innover. En tant que pionnier de la formation de l'embryon de transport urbain à Maroua, il posait ainsi les jalons du futur mode de mobilité entre la périphérie et le centre-ville. Son initiative lucrative isolée a ensuite inspiré certains opportunistes et a donné lieu au système de location payante des bicyclettes Zéphyr et des premières motocyclettes (Peugeot), toutes deux des marques françaises. Cette location (haya en langue fulfulde local) consistait, pour tout demandeur, à payer le tarif de 100 FCFA par tranche d'heure, 500 FCFA la journée et 750 FCFA en cas de location allant jusqu'au lendemain matin. Au centre-ville de Maroua, quatre points abritaient cet embryon de transport urbain monnayé : l'ancien secteur Bogo/Petté de l'actuel Marché de Maroua III, l'extérieur oriental de ce lieu (en allant vers Douggo), loumo sawas (l'espace de la

devanture de l'actuel bâtiment du parti RDPC) et la devanture de l'actuel bâtiment de la Maison de l'Artisanat.

Jusque-là, il n'existe pas de transport urbain véritable dans la bourgade capitale départementale du Diamaré, peuplée seulement de 67187 individus en 1976 (BUCREP, 2005). L'engouement pour la motocyclette d'usage de transport marchand ne prend de l'ampleur qu'à la faveur de certains moments-clés de son histoire. D'abord, l'organisation du référendum national de 1972, consultation populaire au sujet de l'unification des deux Cameroun (République du Cameroun et Southern Cameroons), qui a mobilisé beaucoup de personnes et a vu la motocyclette Peugeot Zéphyr devenir un moyen de transport payant. Ensuite, l'érection de cette ville en capitale régionale en 1983, accroissant la demande de mouvement des fonctionnaires à l'intérieur urbain où la population a doublé et atteint le seuil de 123.296 âmes (BUCREP, 2005). Mais, c'est surtout l'organisation du Comice Agropastoral de 1988 qui a favorisé la multiplication des mototaxis à Maroua. Les premiers opérateurs et pionniers du transport urbain de cette ville s'inspirèrent du modèle de mobilité par mototaxi Suzuki Shagari et AS dans les villes du nord-est du Nigéria voisin (notamment Maiduguri, Banki et Mubi).

Ce premier âge (1972-1990) de l'historique de la motocyclette à Maroua porte donc les marques des V2R de fabrication française (Peugeot), qui ont ensuite timidement laissé la place aux Suzuki A100 et AS d'origine japonaise. En plus de ces motocyclettes privées de transport public marchand, le parc des V2R de Maroua se composait également des marques japonaises Suzuki Super Zaki, Honda RoadMaster, Kawasaki (GTO, KH), Yamaha AG. Le prix d'achat de ces marques de motocyclettes, plus chères, ne pouvait être supporté que par la classe moyenne, composée majoritairement des fonctionnaires de l'administration publique et des cadres des organisations non gouvernementales au revenu annuel assez consistant.

### **b. Depuis les années 1990 : l'emprise monopoliste des véhicules de deux et trois roues.**

Le gouvernant municipal de Maroua n'offrant toujours pas de service public de transport urbain, incapacité qui persiste jusqu'à ce jour, deux facteurs majeurs ont contribué au développement du business

des mototaxis privées de transport urbain. En premier, la forte demande croissante de service de transport, elle-même liée à l'extension spatiale de la ville et surtout à l'augmentation de la population. Avec la démocratisation de la vie politique au Cameroun à partir de 1990, la compétition pour la quête des suffrages au profit des différents partis a conféré à la motocyclette un double statut : de caisses de résonance des mouvements sociaux, comme au Togo (Assogba, 2017 et 2021) et d'engin providentiel de mobilisation rapide des masses populaires pour les meetings et les élections présidentielles, législatives et municipales (Djouda Feuïjo, 2014 ; Keutcheu, 2015).

Pour les jeunes désœuvrés et chômeurs de la ville de Maroua connue pour son faible taux de scolarisation, ces engins deviennent d'autant plus une source d'emploi rentable qu'ils comblent les besoins de déplacement des populations. C'est également au cours des années 1990 qu'apparaît la stratégie de contrat d'investissement individuel dans le transport à Maroua. Par ce partenariat gagnant-gagnant d'une durée précise (10 à 15 mois), le preneur (mototaximan) verse au propriétaire de la motocyclette la somme équivalant à 150% de son prix achat, en contrepartie de quoi cet engin lui est définitivement cédé. C'est cette stratégie qui a multiplié l'effectif des mototaxis dans cette ville dont la population est passée de 20.1371 en 2005 à 471.424 en 2020 (BUCREP, 2005). Entre temps, avec la création de l'Université de Maroua et d'un Quatrième Secteur Militaire dans la Région de l'Extrême-Nord, l'afflux des milliers d'étudiants et de fonctionnaires de la sécurité a accru la demande de transport.

Le monopole des V2-3R sur le transport public marchand à Maroua a également été rendu possible grâce à la diversification des approvisionnements. Dans cette ville, les prix de leur achat chez l'unique concessionnaire Gand Bazar (depuis 2016) sont élevés, car y incluant les coûts de transport Douala-Maroua et les frais connexes (douaniers et d'assurance). Il n'est donc pas surprenant de constater que, profitant de l'assouplissement des normes de contrôle de conformité des véhicules d'usage commercial, les opérateurs de ce secteur d'activité socio-économique recourent à d'autres sources d'approvisionnement. En particulier, comme la Banque Mondiale (2013) l'atteste, la facilité de la proximité frontalière attractive des marchés nigériens de Banki et de Mubi leur permet d'importer, à moindre

coût, d'importantes quantités variées de motocyclettes d'origine asiatique (TVS HLS Plus, Hero, Bajaj, Haojue, Nanfang, Lifan, Qingqi, Loncin, Zongshen, Royal, Jialing, Qlink, Senke, etc.). Le contexte d'échanges transfrontaliers avec le géant économique nigérian permet de pourvoir à l'essentiel des V2-3R, tous fabriqués en Asie, grâce auxquels s'accroissent les mouvements des personnes et des biens sur les artères intra- et périurbaines de la capitale régionale de l'extrême nord. De la sorte, cette ville s'intègre ingénieusement dans le système global de distribution des commodités produites par les constructeurs asiatiques (Choplin & Pliez, 2018).

## **II. LA HAUSSE CONTINUE DES IMPORTATIONS DE MOTOCYCLETTES**

L'approvisionnement marchand des V2-3R, fabriqués en Asie, intègre Maroua dans le schéma global de la mobilité des commodités. Il permet de connecter cette ville de l'extrême nord du Cameroun (échelle locale) à la matrice d'ensemble (échelle globale) du réseau de commerce de ces commodités.

### **a. Routes et mécanismes d'approvisionnement**

La presque totalité des motocyclettes de deux et trois roues commercialisées au Cameroun n'est fabriquée ni sur le territoire national, ni en Afrique. Celles qui couvrent la demande des populations et des commerçants de la Région de l'Extrême-Nord du Cameroun et de la ville de Maroua sont embarquées des ports de Guangzhou, Shanghai, Xiamen, Fuzhou, Ningbo, Tianjin, Shenzhen en Chine ou de ceux de Chennai, Kolkata, Nhava Sheva et Visakhapatnam en Inde. Les mouvements de ces commodités acheminées d'abord par voie maritime, puis par voie terrestre, attestent des échanges croissants entre ces deux puissances économiques asiatiques et l'Afrique. L'espace économique de commerce Chine-Afrique et Inde-Afrique ainsi constitué est désormais connu sous le concept de Chindiafrique (Boillot et Dembinski, 2014). Les routes de convoi maritime des V2-3R, des ports de Chine et d'Inde aux ports ouest-africains (Golfe de Guinée), sont les mêmes que celles des autres marchandises affrétées par les sept grands armateurs du commerce maritime en 2022, classés en fonction du critère cargo shipping capacity : le suisse Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), le danois A.P. Moller-Maersk Group (Maersk), le français CMA-CGM Group (CMA), le chinois China

Ocean Shipping Company (COSCO), le nippon Ocean Network Express (ONE) et l'allemand Hapag-Lloyd. Dans le cas des motocyclettes, ces sociétés internationales d'expédition de conteneurs les classent tels que conditionnés en usine, par cargaisons ou kits de pièces détachées CKD (Completely Knocked Down) de deux manières : soit dans un seul paquet soit, et le plus souvent, en double (le moteur dans des caisses en cartons consolidés et les autres pièces des châssis dans des caisses en bois). Quel que soit le modèle d'emballage, en général, la desserte des pays africains est facturée plus chère que celle des pays d'Europe. Par exemple, par relevé de tarif communiqué par Maersk le 21 décembre 2022, les tarifs du shipping maritime d'un conteneur 40 pieds standard de pièces de voiture et de motocyclettes neuves sont de \$2530.00 de Shanghai à Amsterdam (Pays-Bas), contre \$3800.00 de Shanghai à Apapa (Nigéria). Le 08 février 2023, Service West Africa Express précise que ce coût est de \$3718.43 pour les armateurs ANL WYONG, APL HOLLAND et CMA CGM MOA partant de Shanghai pour Douala les 06 avril, 23 février et 02 mars 2023 respectivement. Au départ du port de Laem Chabang (Thaïlande) le 04 mars 2023, en direction de celui de Douala, ce tarif est de \$3,503.00. A l'inverse, pour le même type de conteneur embarqué d'Amsterdam

(Pays-Bas) pour Douala, Maersk charge \$1925.00.

La durée du transit est la deuxième variable de l'expédition des conteneurs des motocyclettes par voie maritime. Au dernier trimestre 2022, ce temps est de 26 à 40 jours pour HART Logistics, des ports d'Inde à ceux du Nigéria. Par exemple, il est le même, 26-36 jours, de chacun des ports indiens de Chennai, Kolkata, Visakhapatnam et Nhava Sheva au port nigérien de Tin Can Island Port (Lagos). De Cape Town (South Africa) à Lagos (Nigéria), les vaisseaux de MSC font ce trajet en 14-16 jours, à l'instar du CAPRI ZA249A qui quitte Chennai Port le vendredi 06 janvier 2023 et arrive à Tin Can Island Port de Lagos le vendredi 20 janvier 2023. En suivant le modèle Maersk de lignes de transport maritime few 1 westbound China-Cameroon (Shanghai-Douala) et few 2 westbound China-Nigeria (Xiamen-Onne Seaport), les linéaires consistent en une série d'escales portuaires. Dans le premier cas, de l'embarquement à Shanghai au débarquement à Douala, il faut 42 jours de temps de transit au navire Maersk pour relier les deux ports, les trois premiers étant la durée d'embarcation des cargaisons sur les côtes chinoises. Les autres 39 jours représentent le temps pour traverser les eaux océaniques, avant d'accoster aux ports ouest-africains de Cotonou, d'Abidjan et de Douala (Fig.2). Dans le deuxième cas

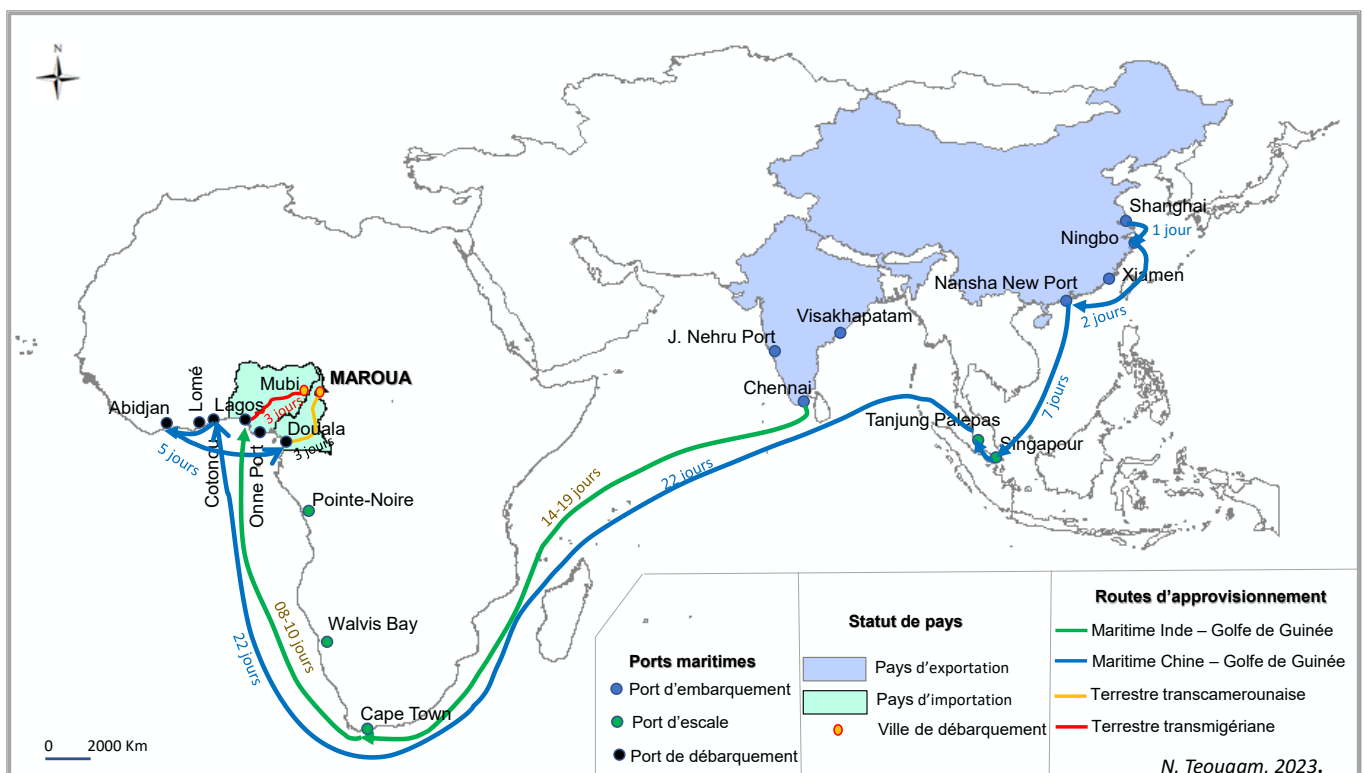


Fig.2- Approvisionnement camerouno-nigérien en motocyclettes sino-indiennes

de voie maritime, de Xiamen à Onne Seaport, la durée du trajet est de 49 jours. Les ports d'escale sont Shanghai, Ningbo et Nansha New Port sur les côtes chinoises, Singapore et Tanjung Pelepas dans les eaux de Malaisie, Walvis Bay en Namibie, Pointe-Noire au Congo et les ports nigériens de Apapa et Tin Can Island Port. Au total, ce navire séjourne 14 jours dans les eaux côtières chinoises, 10 dans les eaux de Malaisie et 14 sur les côtes africaines, de la Namibie au complexe portuaire du Nigéria.

Des ports de Douala et de Lagos où les conteneurs de V2-3R sont soumis aux formalités de débarquement et de dédouanement, commence le convoi de ces cargaisons par deux routes terrestres au moyen de camions de 12 à 18 roues, en direction du nord-Cameroun et du nord-Nigéria (Fig.2). Dans les deux cas, dans ces engins qui effectuent le trajet en trois jours, les motocyclettes sont disposées de la même manière, à savoir en pièces détachées, les moteurs dans des cartons et les autres composantes des châssis dans des caisses. La première route, transcamerounaise Douala-Maroua, passe par les Routes Nationales n°3 (Douala-Yaoundé), 10 (Yaoundé-Bertoua) et 1 (Bertoua-Maroua), sur près de 1.600 kilomètres. Peu de commerçants acceptant de supporter le coût élevé de dédouanement et de transport, seul le concessionnaire Grand Bazar est connu pour y convoyer ses V2-3 et les techniciens qui assembleront ces engins en pièces détachées à leur arrivée à Maroua. La seconde, transnigériane Lagos-

Mubi, connecte Lagos à Abuja, avant d'atteindre Mubi dans l'Adamaoua State, en passant par Jos, Bauchi et Gombe, soit une distance totale de près de 1.700 kilomètres. Des centaines de camions la fréquentent chaque année, appartenant à des sociétés nigériennes dotées de magasins dans les villes du nord-Nigéria où les motocyclettes sont commercialisées. C'est dans ces marchés que les commerçants du nord-Cameroun, du Niger, du Tchad et de la RCA s'alimentent. La forte prégnance du commerce informel et la vocation économique tertiaire de la ville de Maroua (Seignobos, 2000) la font d'autant plus dépendre de Mubi que les prix des commodités commandées au Nigéria sont plus avantageux que ceux des produits en provenance de la partie méridionale du Cameroun.

C'est dire que l'approvisionnement de Maroua en V2-3R par voie terrestre s'opère finalement sur deux corridors de direction contraire. Le premier est celui d'acheminement des engins suivant une direction méridienne sud-nord : Douala-Maroua en territoire camerounais, en trois jours. Le deuxième circuit d'approvisionnement ou circuit transfrontalier, de direction ouest-est Mubi-Maroua (Fig.3), est celui par lequel passe la plus grande partie des motocyclettes commercialisées dans cette ville. Les entretiens avec les commerçants et convoyeurs de paquets de pièces de motocyclettes détachées permettent d'identifier quatre principales routes, le trajet Mubi-Maroua ne durant qu'au maximum 24 heures. La première et plus

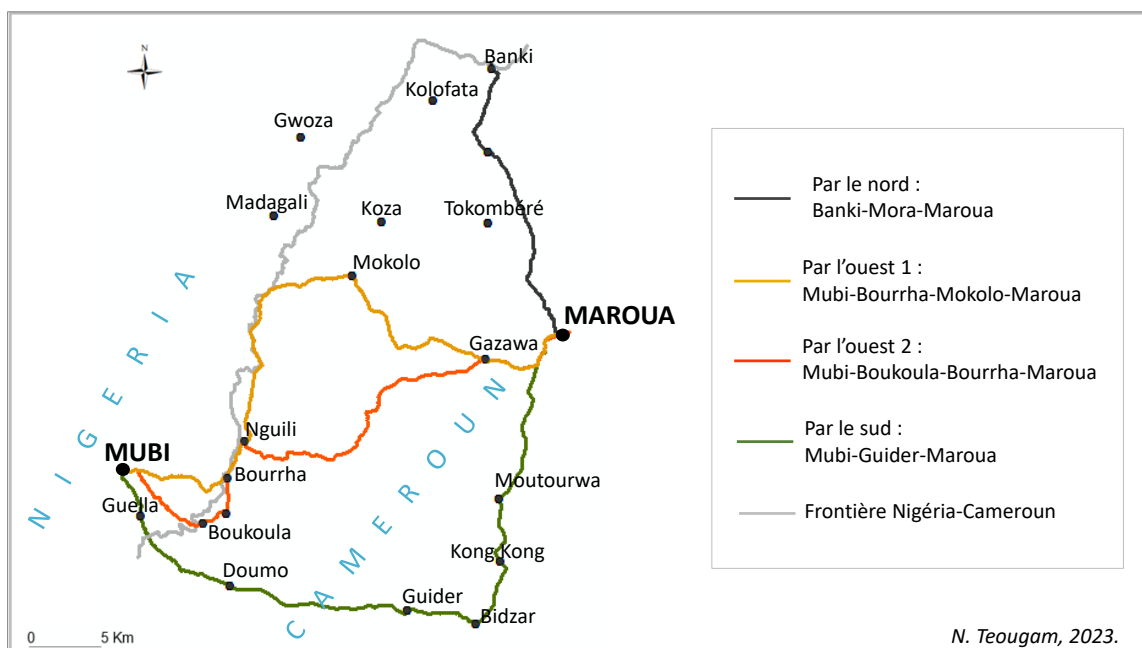


Fig.3- Le circuit d'approvisionnement transfrontalier des motocyclettes commercialisées à Maroua

ancienne, celle de l'approvisionnement par le nord (90 km), part de Banki dans l'Etat nigérien du Borno, passe par Mora, avant d'atteindre Maroua. C'est celle qui, par une circulation fluide, permettait à Maroua de s'alimenter de façon permanente en toutes denrées. Mais, en raison de l'insécurité créée par les attaques djihadistes de la secte islamiste Boko Haram, cette route demeure fermée pour l'importation des motocyclettes depuis 2015. Désormais, les importations se font à partir de Mubi dans l'Etat nigérien de l'Adamaoua, par la route du sud (215 km) où les conducteurs de camions de 12 à 18 roues de transport de marchandises recherchent un passage moins rugueux (Mubi-Guider-Magada) qui leur permet d'alimenter Maroua.

Entre les deux couloirs de convoi ci-dessus présentés, les importateurs de V2-3R doivent braver le relief accidenté des Monts Mandara par deux autres routes. D'abord la troisième, par Mubi-Bourrha-Mokolo-Maroua (200 km), puis la quatrième route, autant accidentée et longue de 173 km. C'est par cette dernière que transitent plusieurs centaines de motocyclettes transportées de manière informelle par les convoyeurs, passant par Boukoula, Bourrha, Hina et Gazawa. Ces convoyeurs ont inventé une technique de convoi par chargement de motocyclettes en pièces détachées sur des motocyclette roulantes. Par cette technique, moyennant 30.000 FCFA (45.7 €), un convoyeur peut transporter des cartons de pièces détachées de trois motocyclettes TVS HLS Plus sur celle qu'il conduit. Sur cette même motocyclette roulante, il ne peut porter que des cartons de pièces détachées de deux V2R de 125 cm<sup>3</sup> autres que les marques TVS HLS Plus, car plus lourds que ces dernières. L'acheminement des V3R ou tricycles obéit à une logique différente : l'assemblage des pièces détachées est à la charge du vendeur de cet engin du marché de Mubi, après quoi le convoyeur camerounais de Maroua peut carburer et se mettre en route. Auparavant, il aura sans doute chargé d'autres marchandises : soit les pièces détachées d'un autre tricycle, soit celles en cartons de trois à quatre V2R, ou alors d'autres produits commandés. Dans tous les cas, à chaque escale, souvent sans se conformer aux exigences requises pour le dédouanement de leur cargaison, ces convoyeurs s'acquittent de la formalité informelle de laisser passer (par versement tout aussi informel d'une somme sollicitée).

Trois photos illustrent les trois lieux d'achat de ces V2-3R. D'abord le marché de Mubi au Nigéria, à l'entrepôt Alhadji Alpha (Photo 1a) où les camions en provenance du complexe portuaire de Lagos les y débarquent. Les cartons en cours de déchargement sont visibles et entreposés dans le magasin situé à droite du camion, pendant que, par une dextérité expéditive, les assembleurs des pièces détachées (en jaune citron) montent et exposent les motos neuves ainsi mises sur pied.

*Photos 1 - Les lieux d'approvisionnement en motocyclettes de la ville de Maroua (Clichés N.Teougam, 2021).*



*1a - Déchargement de motocyclettes à l'entrepôt Alhadji Alpha, marché de Mubi (Nigéria)*



*1b - Exposition de motocyclettes à l'Etablissement Grand Bazar (centre commercial de Maroua)*



*1c - Parc d'exposition et de vente de motocyclettes au Marché de Maroua III*

A Maroua, le magasin du concessionnaire Grand Bazar se situe en plein Marché central, à la devanture duquel sont exposés les échantillons de motocyclettes (Photo 1b). Arrivées en pièces détachées, en provenance de Douala, ces dernières ont été montées par des techniciens mis en mission par la direction générale de cette entreprise commerciale. A un kilomètre au sud de cette enseigne, au Marché de Maroua III (ancienne gare routière de Maroua), se situe l'unique et grand marché d'exposition-vente des V2-3R, en bordure de route et à ciel ouvert (Photo 1c).

### **b. L'accroissement ininterrompu des importations de véhicules de deux et trois roues**

Quoique le parc de V2-3R de transport à Maroua augmente de manière croissante, la documentation statistique officielle de cet accroissement rend difficilement compte de cette réalité. En général, les flux de marchandises non-pétrolières du Nigéria vers le Cameroun sont gravement sous-estimés, la Banque Mondiale (2013) indiquant que leurs valeurs statistiques officielles (camerounaises) n'équivalent qu'au quart des 769 millions US\$ de leur valeur financière quantifiée par elle. Au niveau du Secteur des Douanes de l'Extrême-Nord, les activités administratives des postes de Bourrha, Boukoula et Limani ayant été sérieusement limitées (en raison des attaques djihadistes de la secte islamiste Boko Haram), les rares données disponibles signalent des tendances en déphasage avec la réalité de la densification du parc de motocyclettes de Maroua. Les données de dédouanement au Bureau Secondaire des Douanes de Bourrha, par exemple, donnent les effectifs suivants : 574, 497, 435, 290 et 281 en 2011, 2012, 2013, 2014 et 2015 respectivement ; aucun dédouanement de 2016 à 2019 ; puis 70 et 78 en 2020 et 2021. La tendance de baisse générale se décompose donc ainsi : une baisse croissante de 2011 à 2015 (période de début d'attaques de Boko Haram contre les marchés du nord du Nigéria), une cessation des dédouanements en 2016-2019 (période d'attaques de cette secte contre les postes douaniers camerounais de la frontière) et une timide reprise des dédouanements depuis 2020.

Pourtant, les autorités administratives, celles des communes et des transports reconnaissent que le

nombre des engins de deux et trois roues (dédouanés et non-dédouanés) de transport urbain par V2-3R à Maroua n'a jamais cessé de croître, sans toutefois en fournir la preuve quantitative. Leur incapacité à collecter ce type de données étale au grand jour le peu d'intérêt que les fonctionnaires du service public accordent généralement à cette tâche. D'ailleurs, lorsqu'elles sont dans le besoin, ces administrations financées par le trésor public se retournent plutôt vers la représentation syndicale des conducteurs de mototaxis de Maroua. Les seules statistiques disponibles ne sont donc produites que par la représentation régionale du Syndicat National des Mototaxis du Cameroun (SYNAMOTAC) de l'Extrême-Nord. N'étant pas financée par l'Etat, elle-même avoue ne construire sa base de données statistiques qu'à partir des contrôles de routine non systématique, les mototaximen n'étant pas animés par la volonté spontanée de se faire enregistrer. Qu'à cela ne tienne, le Décret 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocyclettes, complété par le Décret 2013/7015/PM du 30 juillet 2013, confère à ce syndicat une force de contrainte de répertoire de ses membres. En l'absence de données officielles, celles de ce syndicat (2006-2020) demeurent le seul outil de quantification du transport urbain à Maroua, même si leur fiabilité statistique et leur niveau de représentativité ne sont pas garantis par un haut degré de certitude (Tab.1 : ces données ne concernent que les mototaxis de

| Année | Effectif annuel | Nouvelles entrées |
|-------|-----------------|-------------------|
| 2006  | 277             | 277               |
| 2007  | 1.050           | 773               |
| 2008  | 7.629           | 6.579             |
| 2009  | 10.283          | 2.654             |
| 2010  | 13.798          | 3.515             |
| 2011  | 16.776          | 2.978             |
| 2012  | 18.091          | 1.315             |
| 2013  | 20.352          | 2.261             |
| 2014  | 23.073          | 2.721             |
| 2015  | 25.724          | 2.651             |
| 2016  | 27.315          | 1.591             |
| 2017  | 29.015          | 1.700             |
| 2018  | 32.813          | 3.798             |
| 2019  | 35.720          | 2.907             |
| 2020  | 38.914          | 3.194             |

Tab.1- Effectif annuel 2006-2020 des motocyclettes circulant dans la ville de Maroua (Source : Rapport annuel du Bureau Régional SYNAMOTAC Extrême-Nord, 2020)

deux roues, attendu que les conducteurs des V3R ne sont pas concernés par les textes de réglementation syndicale de la corporation).

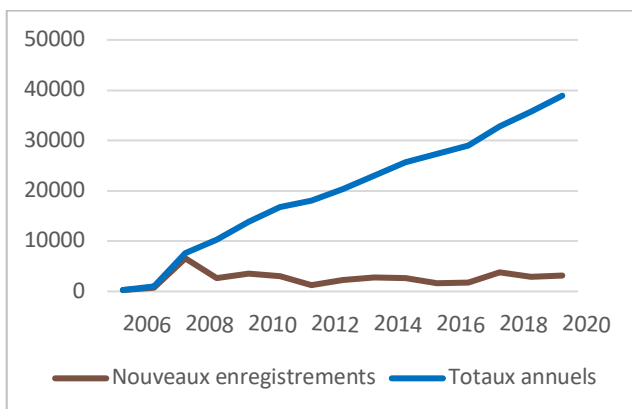


Fig.4 Evolution 2006-2020 des effectifs de motocyclettes circulant dans la ville de Maroua.

Même si les effectifs annuels des V2R communiqués par le SYNAMOTAC ne concernent que ses adhérents, et attendu que cette adhésion est la seule condition pour exercer (après attribution d'un numéro d'enregistrement et obtention d'un gilet), ils donnent une estimation plus proche de la réalité du transport urbain par mototaxis à Maroua. Mieux, ces statistiques indiquent non seulement les totaux annuels des mototaximen exerçant dans cette ville, mais aussi les effectifs des nouveaux enregistrements syndicaux au cours de ces mêmes années et les tendances (Fig.4).

### III. L'ÉCOULEMENT DES APPROVISIONNEMENTS

Une fois que les V2-3R sont acheminés à Maroua, en provenance du port camerounais de Douala et de la ville nigériane de Mubi (à partir du port de Lagos), la formation du prix de leur achat est dictée par les préférences des clients et l'engouement des mototaximen pour leur commercialisation en circuit

informel. Ce deuxième déterminant de l'écoulement des stocks doit tenir compte de la parité monétaire entre le Nigerian Naira (NGN ou naira, pour faire court) et le XAF, le franc CFA d'Afrique centrale d'influence monétaire française.

#### a. Incidence de la parité monétaire NGN/XAF

Si la vente des V2-3R approvisionnés à Maroua à partir de Douala n'est sujette à aucune variation monétaire, leur approvisionnement à partir du marché nigérien de Mubi subit les variations des cours de la valeur de parité monétaire NGN/XAF. L'évolution de cette parité établie par la Nigerian Central Bank montre que les taux de change varient en permanence. En effet, entre le 11 décembre 2008 (il y a 14 ans) au cours duquel elle a atteint sa valeur la plus élevée (1 NGN = 4.0000 XAF) et le 05 mai 2021 où 1 NG = 1.0000 XAF (valeur la plus basse), on a compris que la parité NGN/XAF = 1.5847 du 28 septembre 2022 ou celle de 1.3787 du mercredi 28 décembre 2022 ne garantit aucune stabilité (Fig.5).

Les importateurs camerounais des V2-3R vendus sur le marché de Mubi raisonnent plutôt en termes de parité XAF/NGN. Dans le cadre de la présente étude, les observations et les relevés *in situ* des prix dans les établissements Ashwal Global International Ltd., A.A. Gambo Nigeria Ltd. et Alhadji Alpha montrent que les XAF de ces acheteurs sont convertis en NGN par unité de 1.000 XAF. Cette pratique permet de faciliter les échanges et d'arrondir les calculs. Par exemple, le 03 novembre 2021, le taux de change était de 1.000 XAF = 940 NGN. La motocyclette TVS HLS Plus se vendait au prix réduit de XAF 300800 (soit NGN 320.00, 458.30 €). Le 23 décembre 2022, ce prix était de XAF 480000 (731.70 €) à Mubi, le NGN s'étant renchéri. Quoiqu'il en soit, les acheteurs camerounais savent



Fig. 5 – Evolution de la parité NGN/XAF (28 déc. 2021 – 28 déc. 2022).  
(Source : <https://www.xe.com/currencyconverter/convert/?Amount=1&From=NGN&To=XAF>)

que la baisse du XAF par rapport au NGN renchérit les prix des V2-3R importés du Nigéria. Sur le marché de Maroua, les entretiens avec les importateurs professionnels donnent à constater que la parité XAF/NGN influence leur comportement. En effet, à Mubi, quand le XAF se déprécie face au NGN (comme la Fig. 5 l'illustre en avril-novembre 2022), les prix des V2-3R augmentent. Par contre, lorsque le XAF s'apprécie face au NGN, les prix de ces commodités à Mubi sont moins chers. Du coup, dans ce dernier cas de figure, certains commerçants rusés de Maroua en profitent pour constituer des stocks, dans le but de réaliser des bénéfices lors d'une hypothétique dépréciation du XAF face au NGN ou en fin d'année (lorsque l'offre nigériane diminue).

### b. La formation des prix de vente des véhicules de deux et trois roues

Sur le marché de la ville de Maroua, l'absence de service public de transport crée les conditions d'une forte demande. Les V2-3R, unique moyen utilisé pour satisfaire cette demande, se vendent à des prix dont les écarts montrent bien que les facteurs de leur formation varient en fonction des importateurs. Ces derniers sont de deux types, en fonction de la conformité par rapport à la réglementation commerciale : les concessionnaires et les commerçants non agréés. A Grand Bazar, l'unique concessionnaire, qui se soucie de la sécurité de ses produits, les prix de leur vente tiennent compte du prix brut du véhicule à son déchargement au port de Douala, à quoi s'ajoutent les frais de dédouanement et d'assurance. Ces prix jugés chers par la clientèle n'ont pas permis au concessionnaire COCIMECAM de faire de bonnes affaires, lui le pionnier dans ce secteur à Maroua depuis 2005. Le plus gros de la clientèle des acheteurs des V2-3R s'alimente chez les commerçants non agréés, qui opèrent sans patente délivrée par le Ministère du Commerce. Par une concurrence déloyale, ils exposent les échantillons de leurs produits au marché informel de Maroua III, ou livrent leur commande aux domiciles des acheteurs, le prix qu'ils proposent étant le total de trois dépenses consenties : le prix brut du véhicule (en pièces détachées, dans un carton), tel qu'acheté sur le marché de Mubi ; le coût de son convoi de Mubi jusqu'à Maroua (30.000 ou 50.000 FCFA, soit 45.70 € ou € 76.20 €) ; et le tarif de l'assemblage (5.000-10.000 FCFA, soit 7.60-15.20 €) (Tab.2).

La comparaison des prix proposés par ces deux

types de vendeurs de V2-3R met en évidence un décalage entre les prix (assez élevés) des marques de V2-3R vendus chez le concessionnaire camerounais Grand Bazar et les prix (très abordables) des mêmes engins proposés par les vendeurs informels. Le différentiel entre les deux offres, substantiel, peut aller de 120.000 à 300.000 FCFA (182.90-457.30 €) pour les V3R et 100.000 à 110.000 FCFA (152.40-167.60€) pour les V2R. Tout dépend des négociations et de la valeur de la parité monétaire NGN/XAF le jour de la transaction. Tout est aussi fonction du pouvoir d'achat des populations. Pour les salariés camerounais dont le revenu mensuel moyen fixé par la Banque mondiale en 2019 est de \$125.00 (soit 76.875 FCFA en décembre 2022), acheter ces véhicules représente un investissement coûteux. Par exemple, au marché informel de Maroua III, la valeur de la TVS HLS Plus (mototaxi populaire), équivaut à quatre mois de salaire en 2019, soit le tiers du revenu annuel de l'acheteur ou au prix d'un terrain de 500 m<sup>2</sup> en périphérie rurale de Maroua. Pour le tricycle Royal, tout aussi populaire, son coût équivaut au revenu total d'au moins douze mois. En dépit de ces coûts, les ventes et achats de V2-3 s'accroissent et cet accroissement qui ne s'estompera pas atteste de l'utilité socio-économique de la motocyclette à Maroua.

| Marque     | Type | Capacité (cm <sup>3</sup> ) | Prix NGN (à Mubi) | Prix XAF (à Mubi) | Prix XAF à Maroua, (Grand Bazar) | Prix XAF à Maroua (Maroua III) |
|------------|------|-----------------------------|-------------------|-------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Royal      | 2R   | 125                         | 365               | 310.200           |                                  | 420.000                        |
| TVS HLX+   | 2R   | 125                         | 320               | 300.800           |                                  | 370.000                        |
| Nanfan     | 2R   | 150                         |                   |                   | 680.000                          | 580.000                        |
| Lifan      | 2R   | 150                         |                   |                   | 680.000                          | 580.000                        |
| Agro Qlink | 3R   | 200                         | 947               | 890.000           |                                  | 1.200.000                      |
| Royal      | 3R   | 150                         | 885               | 831.900           |                                  | 950.000                        |
| TVS        | 3R   | 199.2                       | 965-980           | 921.900           |                                  | 1.100.000                      |

Tab.2 – Offre de prix des motocyclettes aux marchés de Mubi (Nigéria) et de Maroua (Cameroun) du 31 oct. au 06 nov. 2021 (Source : Relevé des prix par N.Teougam)

### c. Une commercialisation plus informelle que formelle

Pour la capitale régionale de l'extrême nord du Cameroun, le commerce des motocyclettes d'usage personnel ou de transport marchand en mototaxi constitue une composante essentielle de son économie, à dominante de secteur tertiaire. Au même titre que celui des autres commodités (produits pétroliers et manufacturiers), le fonctionnement de ce commerce étale au grand jour la forte dépendance de

Maroua vis-à-vis du Nigéria où la presque totalité des acheteurs préfère acquérir leurs V2-3R. Le premier indicateur qui met en exergue l'essor de leur commercialisation est leur précieuse utilité sociale. Car, véritables facilitateurs de la mobilité intra-urbaine, les V2-3R sont d'une telle flexibilité qu'ils peuvent serpenter les loungous (ou routes inter-blocs), souvent au tarif social de 100 FCFA la courte distance. Pour les mototaximen, ils constituent un capital d'autonomisation socio-économique évidente. A l'issue d'une enquête auprès de 450 d'entre eux, d'âge moyen de 27 ans et de durée moyenne de 6 ans d'exercice du métier, 257 sur les 450 (57%) déclarent avoir « réussi » leur vie grâce à cet engin. Si la fatigue ne les en empêchait pas, ils auraient souhaité travailler non-stop, ce qui leur aurait garanti un revenu journalier de 3.000 à 4.000 FCFA (soit 90.000 à 120.000 FCFA, 137.10-182.90 € mensuels) pour les V2R et au minimum 8.000 fFCFA par jour (soit 240.000 FCFA, 365.80 € par mois) pour les V3R. Au quotidien, ils travaillent 6 jours sur 7 et déclarent être parvenus à couvrir le coût des charges familiales (mariage, ration, santé, éducation et factures diverses) et acheter d'autres motocyclettes qu'ils ont mises en location, devenant de ce fait leur propre patron. Après avoir construit une maison, beaucoup ne regrettent pas d'avoir arrêté leurs études scolaires ou universitaires, la très grande majorité de leurs camarades diplômés étant au chômage.

La composition du parc de motocyclettes de transport à Maroua est le deuxième indicateur de leur commercialisation. Ce parc comprend plusieurs marques : Hero, Bajaj, TVS HLS Plus, Haojue, Nanfang, Lifan, Loncin, Zongshen, Royal, Jialing, Qlink, Senke, etc. Mais, l'enquête relative aux préférences de marques permet de connaître les choix des mototaximen (Fig.6). Pour les V2R, sur un échantillon aléatoire de 450 motocyclettes de deux

roues, à raison de 150 par arrondissement (Maroua I, Maroua II et Maroua III), les effectifs des préférences sont les suivants : TVS HLS Plus (360 sur 450, soit 80%), Bajaj Boxer (60 sur 450 : 13%) et Haojue (30 sur 450 : 6.6%). Les entretiens organisés avec les mototaximen mettent en avant les atouts socio-économiques de TVS HLS Plus : « moto des pauvres », « moto rentable », prix abordable, faible consommation de carburant, disponibilité des accessoires dans la presque totalité des lieux de réparation. Les convoyeurs qui font la ligne Mubi-Maroua apprécient sa masse légère qui leur permet de porter les cartons de pièces détachées de trois motocyclettes sur cette TVS, au lieu de deux seulement pour les autres marques.

Pour les V3R (appelées aussi « porte-tout » ou tricycles), apparus en 2017 à Maroua, très peu nombreux (une centaine), mais très sollicités pour le transport de marchandises, une deuxième enquête a porté sur un effectif de 60. Elle met en exergue la domination de la marque Royal (36 sur 60, soit 60%), suivi de Agro (16 sur 60 : 27%), de Lifan (6 sur 60 : 10%) et des autres marques (3%). Les conducteurs de la motocyclette Royal trois roues justifient leurs préférences par sa capacité plus grande que les autres tricycles du même prix, même s'ils reconnaissent que cet engin résiste moins que celui de marque Agro.

La faillite en 2015 du concessionnaire COCIMECAM qui n'a pas pu écouler ses marques (Invincible, Seven Sixty et Red Bull) et les difficultés actuelles de Grand Bazar, qui l'a remplacé en 2016, montrent bien que le modèle de commercialisation proposé par les acteurs transnationaux convient mieux à la demande des clients de Maroua. Grâce à ces derniers et aussi longtemps que l'inflation ne s'aggrave pas, les V2-3R sont massivement importés du Nigéria à moindre coût et sont disponibles en

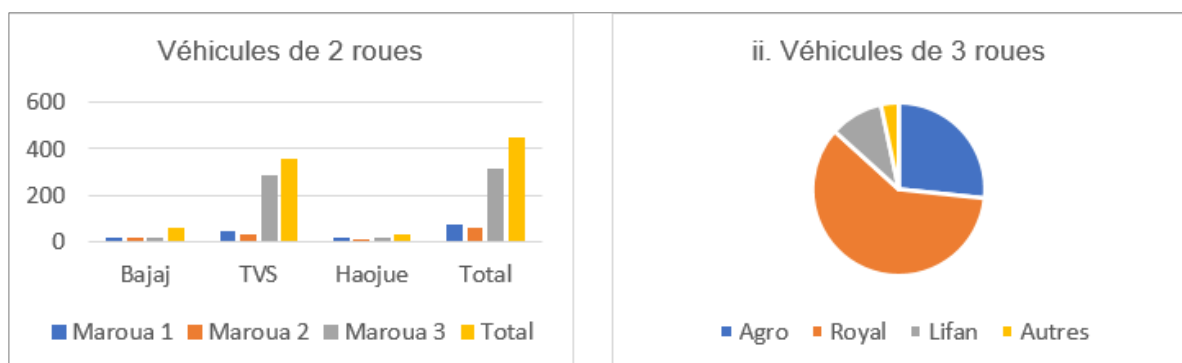


Fig. 6 – Marques de véhicules de deux et trois roues préférées par les mototaximen de Maroua.

permanence sur le marché local. L'importation de ces engins illustre parfaitement le primat du commerce informel transfrontalier sur le commerce formel national. L'affluence de la clientèle au marché de Maroua III, situé à un kilomètre du concessionnaire Grand Bazar très peu fréquenté, est la preuve visible de la préférence de la filière transnationale sur le circuit de commercialisation intérieure. Cette proximité ou coexistence du commerce officiel et du commerce parallèle (clandestin), rendue possible par la stratégie de tolérance administrative, existe en Afrique occidentale depuis des décennies (Igue, 1983) et s'intensifie aujourd'hui aux marges frontalières (Bennafla, 2012).

Ancré sur le marché de Mubi, un véritable pôle de réexportation des marchandises importées d'Asie, le commerce transfrontalier de V2-3R en direction de Maroua est tenu par une chaîne d'acteurs. Au sommet, les grossistes nigériens fixent les prix des cargaisons en fonction de la parité NGN/XAF et en fonction des commandes qui se raréfient en fin d'année. Etablissant des réseaux de connexion basés sur la confiance garantie par la proximité ethnoreligieuse (haussa, bornouans et foubés, ultra majoritairement sinon tous musulmans), ils écoulent leurs stocks aux commerçants camerounais, presque tous sans patente ou licence d'importation délivrée par le Ministère du Commerce. Ce sont ces derniers qui tiennent le marché informel de Maroua III où, par une concurrence déloyale tolérée par les pouvoirs publics, ils exposent les échantillons de leurs produits et effectuent les transactions sans conformité aux normes fiscales. Par le système de convoi transfrontalier des commandes à partir du marché de Mubi dans l'Adamoua nigérien, entre en jeu un troisième groupe d'acteurs : les convoyeurs. En 24 heures, ils ramènent deux à trois V2R en pièces détachées, chargées sur leurs motocyclettes ou dans des tricycles, à raison de 30.000 à 50.000 FCFA le voyage. Il leur suffit pour cela de s'arranger avec les agents de contrôle routier. A Maroua, ils ont pour collaborateurs les techniciens d'assemblage des pièces détachées, grâce à qui ces engins sont montés et livrés aux propriétaires, 5.000 ou 10.000 FCFA par motocyclette mise sur pied. Au marché de Maroua III, à l'intérieur ou non loin du parc d'exposition-vente informelle, existent également les réparateurs qui remettent en état des motocyclettes de seconde main défectueuse. Au final, par cette économie urbaine de

débrouillardise (Kengne, 2015) des populations pauvres, les acteurs de toute une chaîne gagnent leur vie.

## CONCLUSION

Du souci géographique de dresser l'état des lieux de la motocyclette en Afrique, est né le projet d'analyser l'empreinte de son monopole historique sur la mobilité urbaine à Maroua. L'approche inductive d'observation et les entretiens *in situ*, ainsi que les enquêtes ciblées ont permis d'obtenir des résultats, certes indicatifs. Leur niveau de représentativité pouvait toutefois et davantage être garanti par un haut degré de certitude, si les statistiques officielles documentaient plus fidèlement la réalité du commerce des V2-3R. Cette analyse de l'emprise des motocyclettes de deux et trois roues a remis au centre de la mobilité urbaine deux problématiques complémentaires. D'abord, l'approvisionnement depuis les ports de Chine et d'Inde jusqu'à Maroua, mettant en évidence l'intégration des échelles globale et locale, ainsi que le caractère éclaté de l'espace géographique de cet approvisionnement. En cela, le corridor de flux transfrontaliers Mubi-Maroua n'est en fin de compte qu'un interstice transnational d'un système global de distribution où Maroua n'est qu'un terminal. De ce point de vue aussi, l'étude est une modeste pierre dans l'édifice de la connaissance des dendrites africaines de la globalisation des échanges de la Chindiafrique (Boillot & Dembiski, 2014). Ensuite, la deuxième problématique, celle de la commercialisation illustrée par une dichotomie commerce formel – commerce informel révèle la nature authentique de toute une économie régionale de ces engins de la débrouillardise, évoluant en marge de la norme édictée par le Ministère du Commerce. L'étude met ainsi en exergue une double facette de cette économie : une facette socio-économique en tant que pourvoyeuse d'opportunité d'emplois et d'autonomisation de l'importante population de jeunes désœuvrés, et une facette politique liée à la tolérance administrative des autorités qui, face à l'engouement massif de ces derniers, laissent faire et choisissent la souplesse de l'application des lois de réglementation commerciale. La gouvernance municipale de Maroua fait donc face au défi d'une mobilité urbaine dont l'avenir devrait s'envisager en termes d'atténuation de l'emprise monopoliste de l'approvisionnement et du commerce informels des V2-3R, et en termes de mise en place d'une base

fiable de données statistiques. En attendant une solution à la panne multi-décennale d'amélioration de l'offre de service de transport dans cette capitale régionale de l'extrême nord du Cameroun, la présente étude n'a qu'effleuré cette question dont la pertinence s'accroît depuis le récent (2020) avènement des rickshaws.

### Bibliographie

- Boillot J.-J. & Dembinski S., 2014, *Chindiafrique : La Chine, l'Inde et l'Afrique feront le monde de demain*, Odile Jacob, 422 p.
- Boussière Y. & Madre J.-L., 2022, *Démographie et transport. Villes du Nord et Villes du Sud*, Harmattan, 477 p.
- Coquery-Vidrovitch C., 2006, De la ville en Afrique noire, *Annales Histoire, Sciences Sociales*, vol. 5, pp.1087-1119.
- Choplin, A. & Pliez, O. 2018. *La Mondialisation des pauvres. Loin de Wall Street et de Davos*, Le Seuil, coll. La République des idées, 115 p.
- Diaz Olivera L., Plat D., Pochet P. & Maidadi S., 2007, La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara. XLIII<sup>e</sup> Colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française, Grenoble-Chambéry 11-13 juillet 2007.
- Djouda Feudjio Y.B., Les jeunes benskieneurs au Cameroun : entre stratégie et violence d'Etat, *Autrepart*, 2014(3), n°71, pp.97-117.
- Dubresson A., Moreau S., Raison J.-P. & Steck J.-F., 2011, *L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement*. Armand Colin, 256 p.
- Ela J.-M., 1994, *L'irruption des pauvres en Afrique : Société contre violence, pouvoir et argent*, Harmattan, 266 p.
- Godard X. (dir.), 2022, *Les transports et la ville au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Khartala et INRETS, 408 p.
- Guézéré A., 2021, *Les taxis-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne. L'informel en question à Lomé*, Harmattan, 376 p.
- Igué O.J., 1983, L'officiel, le parallèle et le clandestin : Commerce et intégration en Afrique de l'Ouest, *Politique africaine*, 9, pp. 29-51.
- Kaffo C., 2016, *Surgissement, prolifération et intégration des mototaxis dans les villes camerounaises : exemples de Douala et Bafoussam*, Thèse de doctorat, Université de Bretagne occidentale. Brest (France).
- Kaufmann V. & Bassand M., 1996, L'automobilité urbaine : une impasse, in Voye L., (dir.): *Villes et transactions sociales. Hommage au professeur Jean Rémy*, L'Harmattan, 296 p. (pp.29-50).
- Kengne F. (dir.), 2015, *Cameroun. Sacré jardin de la débrouillardise*, Harmattan, 484 p.
- Kernen A. & Khan Mohammad, G., 2014, La révolution des produits chinois en Afrique Consommation de masse et nouvelle culture matérielle, *Politique Africaine*, 2, n°134, pp.111-132.
- Khan Mohammed, G., 2016, *Les motos chinoises au Burkina Faso : Une affaire d'État, Nouveaux itinéraires d'accumulation marchands transnationaux et gestion de l'extraversion*, thèse de doctorat en sciences sociales, Université de Lausanne, 632 p.
- Keutcheu J., 2015, « Le fléau des motos-taxis ». Comment se fabrique un problème public au Cameroun, *Cahiers d'études africaines*, 219, pp.509-534.
- Kumar A., 2011, Understanding the Emerging Role of Motorcycles in *African Cities: A Political Economy Perspective*. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP), discussion paper no. 13. World Bank, 24 p.
- Mahamat P.S., 1982, Les petits métiers du transport à Maroua (Cameroun), *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 35 (135) pp.77-78.
- Pojani D. & Stead D., 2016, *The urban transport crisis in emerging economies*, Springer, 301 p.
- Roupsard M., 1987, *Nord-Cameroun : ouverture et développement d'une région enclavée*, Thèse de doctorat de Géographie, Université de Paris X, 520 p.
- Seignobos C., 2005, Maroua. Evolution historique, in Seignobos C. & Iyèbi-Mandjek O. (dir.), *Atlas de la Province Extrême-Nord Cameroun*, IRD Editions, 171 p. (pp.151-155).
- Tastevin Y.P. & Pliez O., La discrète filière de l'autorickshaw. Une ethnographie de la mondialisation, *Revue Française de Socio-Economie*, 2015 (2), pp.121-137.
- Banque Africaine de Développement (BAD), 2015, Cameroun. *Note sur le secteur des transports*, Abidjan, 42p.
- Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population (BUCREP), 2005, *Recensement général de la Population et de l'Habitat. Rapport de présentation des résultats définitifs*, Yaoundé, 68 p.
- Direction de la Protection Civile, Les motos-taxis et les nouveaux périls des transports publics, in MINPLADAT, 2003-2004, *Manifeste pour la sécurité routière. Rapport sur l'état de la Protection Civile au Cameroun*, Yaoundé, 244 p. (pp. 169-182).
- Mobilise Your City, 2019, *Cameroun : Politique nationale de la mobilité urbaine. Diagnostic, vision nationale et mesures stratégiques de sa réalisation*, Secrétariat MYC, 85 p.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2019, *World Urbanization Prospects (The 2018 Revision)*, New-York, United Nations, 103 p.
- World Bank (International Bank for Reconstruction and Development (World Bank), 2013, *CM-Cross-Border Trade Between Nigeria and CEMAC Countries. Estimating Trade Flows, Describing Trade Relationships, and Identifying Barriers to Cross-Border Trade between Cameroon and Nigeria*, Report No: 78283, Washington DC, 94 p.