Journal of Internal Displacement
Special Issue: Volume 16, Number 2, July 2026, 48-67

ARTICLE

DOI: https://dx.doi.org/10.4314/jid.v16i2.3s

L'Ingénierie Locale des Motos à Garoua: Circulations Matérielles et Transmissions de Savoirs Pratiques dans une Ville Frontalière du Nord Cameroun (1982-2022)

Loppa Ngassou

Résumé

Les engins à deux roues, appelés « motos-taxis » sont largement utilisés comme outil de mobilité au Cameroun, de façon singulière dans le Nord-Cameroun et à l'exemple de la ville de Garoua. Ils constituent le principal moyen de circulation des biens et des personnes le mieux adapté dans les centres urbains et ruraux du fait de l'état dégradé des infrastructures routières et relient des pays notamment ceux de la zone CEMAC. Cet usage massif et utilitaire des motos permet d'interroger la présence effective des savoirs pratiques qui leur sont reliés. Ces savoirs sont localement transmis d'un espace à un autre. Garoua n'importe pas que des motos venant du Nord du Nigéria mais également des savoirs pratiques autour de cet engin à deux roues, tels que les savoirs de montage de motos, de dépannage ou les connaissances sur les pièces de rechange. Le présent article, inscrit dans l'Histoire des techniques, s'intéresse aux savoirs et savoir-faire locaux sur les motos. L'article traite aussi des moyens de transmission, d'appropriation et d'adaptation des savoirs sur ces engins par les acteurs locaux de cet espace transfrontalier.

Mots-clés: ingénierie locale, motos, mobilité, circulation, Nigéria, Cameroun

Le *Journal of Internal Displacement* (JID), créé en juillet 2009, est la seule revue scientifique consacrée à l'ensemble des questions liées aux déplacements de populations à travers le monde. Grâce à la généreuse contribution bénévole du comité consultatif et de l'équipe éditoriale, la soumission, l'évaluation par les pairs et la publication des articles dans le JID sont entièrement **GRATUITES**. Le JID ne facture aucun frais de soumission aux auteurs.
Alertes par e-mail/Tirés à part/Autorisations: admin@journalofinternaldisplacement.org
Abonnement: JID est une revue en libre accès disponible sur les bases de données AJOL et EBSCO.
Archives: http://www.journalofinternaldisplacement.com/apps/auth/login?why=pw&try=1&wp=1&next=archive
Soumission (édition de juilliet 2026) : http://journalofinternaldisplacement.com/
Reçu le 25 février 2026, accepté le 28 juin 2026, publié le 4 juillet 2026
DOI: https://dx.doi.org/10.4314/jid.v16i2.3s

Affiliation Institutionnelle et Correspondance de l'Auteur

Université de Ngaoundere, Cameroun

Email de correspondance: adeline_loppa@yahoo.fr

Remerciements

N/A

Abstract

Two-wheeled vehicles, known as 'motorbike taxis', are widely used as a mobility tool in Cameroon, particularly in Northern Cameroon and in the city of Garoua. Given the poor condition of road infrastructure, they represent the most suitable means of transporting goods and people in both urban and rural areas and provide vital links between countries, particularly within the CEMAC region. This massive and utilitarian use of motorcycles is one way to question the effective presence of practical knowledge related to them. This knowledge is transmitted locally from one area to another. Garoua does not only import motorbikes from Northern Nigeria but also practical knowledge about this two-wheeled machine, such as the knowledge of motorbike assembly, motorbike repair, knowledge of motorbike spare parts, etc. The present article, which is rooted in the history of techniques, is interested in local knowledge and know-how on motorbikes. The article also looks at the means of transmission, appropriation and adaptation of knowledge about these machines by local actors within this cross-border space

Keywords: local engineering, motorbikes, mobility, circulation, Nigeria, Cameroon

The Journal of Internal Displacement (JID), established July 2009, is the only scholarly journal committed to all displacement concerns worldwide. Thanks to the generous voluntary contribution from the advisory board and editorial team - manuscript submission, peer-review and publication of the JID is **FREE OF CHARGE**. The JID does not charge authors to submit articles.
Email Alerts/Reprints/Permission: admin@journalofinternaldisplacement.org
Subscription: JID is a Free Open Access Journal found on AJOL and EBSCO databases
Archives: http://www.journalofinternaldisplacement.com/apps/auth/login?why=pw&try=1&wp=1&next=archive
Submission (January 2026 Edition): http://journalofinternaldisplacement.com/
First received 25 February 2026, accepted 28 June 2026, Published 4 July 2026
DOI: https://dx.doi.org/10.4314/jid.v16i2.3s

Author's Institutional Affiliation and Correspondence

Université de Ngaoundere, Cameroun

Email correspondence: adeline_loppa@yahoo.fr

Acknowledgements

N/A

L'Ingénierie Locales des Motos à Garoua: Circulations Matérielles et Transmissions de Savoirs Pratiques dans une Ville Frontalière du Nord Cameroun (1982-2022)

Loppa Ngassou

Introduction

Dans les pays d'Afrique subsaharienne tels que le Togo, le Bénin, le Cameroun, les engins à deux roues se révèlent comme le mode de transport le plus adapté au mauvais état de la voirie ; et une réponse aux difficultés structurelles rencontrées par les transports collectifs pour assurer la mobilité des usagers à l'exemple du continent africain (Pochet et al., 2017 : 103) et de la ville de Garoua au Nord Cameroun plus précisément. Comme déjà observé au Togo (Guézéré, 2012), les motos[1] ou motos-taxis à Garoua ne constituent pas seulement un moyen de transport urbain ; elles participent également à la recomposition et à la production des liens sociaux. Ces liens se tissent d'une part entre les conducteurs eux-mêmes et, d'autre part, entre les conducteurs et les populations locales, à travers les formes de territorialité et les interactions quotidiennes que leur activité engendre. La moto, en tant qu'objet technique, ainsi que les savoirs et savoir-faire qui lui sont associés, circulent d'un espace à un autre, notamment du nord du Nigéria vers le nord du Cameroun.

Par ailleurs, la frontière entre le Nigéria et le Cameroun n'est pas qu'une séparation territoriale. Elle constitue un espace social et économique dynamique, caractérisé par des circulations constantes et des pratiques d'adaptation aux contraintes administratives. Les cascadeurs de motos évoluent dans cet espace en développant des stratégies de contournement et des savoirs spécifiques liés à la mobilité transfrontalière. Or, les principaux pilotes des engins qui relient les deux espaces sont appelés localement les cascadeurs de motos[2]. Le métier de ces acteurs économiques consiste à se rendre au Nigéria pour en rapporter des marchandises destinées au Cameroun et à d'autres pays de la CEMAC en utilisant la moto comme moyen de transport. D'un point de vue social, un cascadeur de moto ne diffère en rien d'un simple moto-taximan[3] ou d'un «zémidjan»[4] au Bénin ou au Togo. A Garoua au Cameroun, tout comme dans les villes du Togo ou du Bénin, ces conducteurs sont pour la majorité issus des couches sociales les plus défavorisées; sont des jeunes hommes à la recherche d'emplois. Dans la plupart des cas, ils exercent d'abord comme moto-taximen avant de devenir cascadeurs. Cela dit, être cascadeur de moto au Cameroun exige du conducteur de développer ou acquérir des capacités et techniques de conduites plus avancées, car il parcourt des distances plus longues et transporte d'importantes charges, parfois très lourdes. Des exigences qui ne s'appliquent pas à un «zémidjan» ou à un moto-taximan.

[1] Le vocable « *moto* » est une abréviation de motocyclette ou motocycle et désigne un véhicule à deux-roues avec un moteur dont la cylindrée est supérieure à 125 centimètres cubes (F. Oudin 2008 : 10 cité par Hountondji 2021 : 168). Le dictionnaire Larousse le définit également comme une abréviation de motocycle à deux roues, d'une cylindrée de plus 50 cm3 (moteur thermique) ou d'une puissance de plus de 4kW (moteur électrique).

[2] Le terme *cascadeur de moto* est utilisé par les concernés eux-mêmes. A l'image d'un acrobate dans un cirque qui pratique des cascades, les *cascadeurs des motos* empruntent des pistes, se faufilent entre les arbustes tout en contournant les services de douanes et en empruntant des routes secondaires (Ngassou, 2019 : 183).

[3] Un moto-taximan est un conducteur de moto (engin à deux roues) dont le travail consiste à transporter des personnes d'un point à un autre contre une rémunération.

[4] Terme employé au Bénin et Togo pour désigner un moto-taxi.

Garoua est une intéressante zone d'observation et d'expérimentation des savoirs autour des motos importées depuis le Nigéria pour les raisons suivantes. La ville est située dans la région du Nord Cameroun[5] entre le 9 et 10° de latitude nord et le 13 et 14° de longitude; elle fait partie du département de la Bénoué et est limitée à l'Ouest par la République du Nigéria. La ville a été fondée à la fin du XVIIIe siècle et est constituée aujourd'hui de 03 communes urbaines. Située dans une plaine dont le relief présente de très faibles pentes avec une moyenne d'environ 3,5 % formant ainsi un site généralement plat[6]. Sur le plan infrastructurel, Garoua présente un réseau de voies de communication dont l'essentiel n'est pas asphalté : ceci crée un champ d'expérimentation pour les cascadeurs de motos. Le cas de la ville de Garoua présente un intérêt particulier en raison de son inscription dans un espace frontalier particulièrement dynamique entre le Nord-Cameroun et le Nord-Nigéria. Cette position favorise des circulations intenses de biens, de personnes et de savoirs techniques. Ainsi, loin de constituer un simple exemple parmi d'autres, Garoua apparaît comme un lieu d'observation privilégié des dynamiques transfrontalières de production et d'appropriation des techniques liées à la moto.

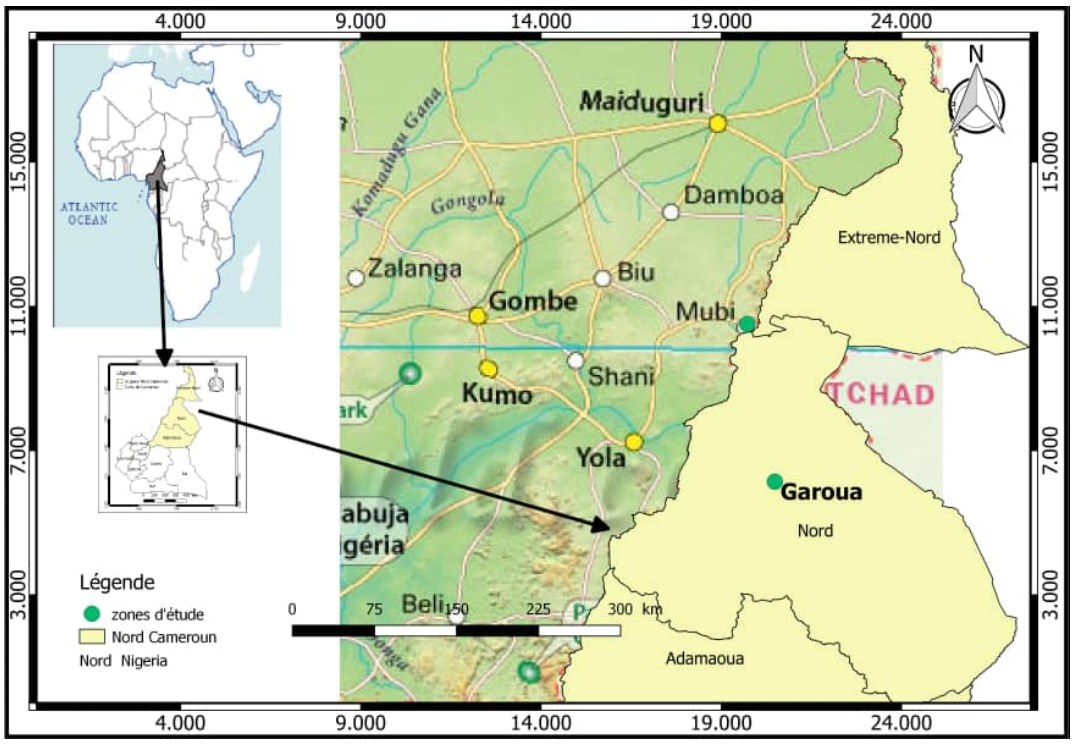

Figure 1. Localisation des villes de Muby et Garoua.

L'étude part du fait que l'ingénierie locale des motos dans la ville de Garoua renvoie aux savoirs pratiques en conduite et en mécanique que les conducteurs, les mécaniciens et les autres

[5] Le Décret n°2008/376 du 12 Novembre 2008 portant organisation administrative de la République du Cameroun dispose en son article 1, alinéa 2 que l'organisation territoriale et administrative au Cameroun compte les régions, les départements et les arrondissements.

[6] Document intitulé « Monographie de la ville de Garoua » consulté dans les archives de la Communauté Urbaine de Garoua le 05 septembre 2022 à Garoua.

acteurs ont appris et développé autour des engins à deux roues. Dans ce contexte, le monde des motos et celui des pièces de rechange sont régis par deux principales règles : la modification et l'adaptation. Elle s'intéresse aux motos présentes dans la ville de Garoua et importées depuis le Nigéria ainsi qu'aux dynamiques transfrontalières de circulation et d'échanges que leur mobilité génère. Quels sont les savoirs et savoir-faire locaux liés aux motos présents dans la ville, et par quels modes de transferts et transmission de ces savoirs, ainsi que les motos elles-mêmes, se diffusent-ils au sein de la ville ? La réflexion s'appuie sur des sources collectées sur une durée en tout de 8 mois. Une première recherche de terrain multisites avec recueil de données orales a eu lieu entre les mois de septembre et novembre 2015 dans les villes de Maroua, Garoua et Ngaoundéré au Cameroun et Muby au Nigéria et a donné lieu à un premier article sur les cascadeurs de motos (Ngassou, 2019) . La seconde recherche de terrain s'est déroulée entre décembre 2020 et mai 2021[7].

Les sources collectées sont de différents types : il s'agit à la fois de sources écrites, d'entretiens narratifs avec des mécaniciens (récits de vie), des vidéos réalisées par des acteurs eux-mêmes sur le montage des motos, des données issues d'autres sources orales et des observations faites sur le terrain. Des récits de vie ont été recueillis à Garoua auprès d'un chef d'atelier mécanique des motos, deux mécaniciens travaillant à plein temps et d'un apprenti mécanicien et ont permis de comprendre les méthodes et les modes d'apprentissage des savoirs dans le domaine de la mécanique des motos. A cela, s'ajoutent trois vidéos de monteurs de motos réalisés par ces derniers dans la ville de Muby au Nigéria et recueillis auprès des monteurs dans la ville de Garoua. A ces sources primaires, s'ajoutent également des observations faites dans les subdivisions Garoua 1, 2 et 3 au sein d'atelier de montage de motos et de réparation des motos. Ces observations, menées lors des activités de montage et de maintenance des engins, ont permis de mieux saisir les processus d'acquisition, de transmission et de mise en pratiques des connaissances techniques relatives aux motos. Elles ont également contribué à mettre en évidence les espaces sociaux et professionnels au sein desquels ces savoirs et savoir-faire se construisent, circulent et se perpétuent à Garoua.

Aux données précédemment mentionnées, s'ajoutent des données orales recueillies au cours de dix-huit entretiens, dont trois entretiens publics et quinze entretiens semi-privés, réalisés de part et d'autre de la frontière camerouno-nigériane, notamment à Garoua et à Muby . Ces données orales ont été recueillies auprès de personnes ayant côtoyés les conducteurs des engins à deux roues, ainsi qu'auprès de mécaniciens de motos, de moto-taximen, d'anciens cascadeurs, de monteurs de motos de nationalités camerounaise et nigériane et de commerçants de Muby spécialisés dans la vente[8].. Les entretiens ont mis en lumière le rôle du nord du Nigéria comme espace de production et de diffusion de savoirs et de savoir-faire relatifs aux motos, dont les effets se manifestent dans le nord du Cameroun, à travers les pratiques de montage, de réparation, de conduite et de gestion des pièces de rechange. Ce travail a également bénéficié des données de

[7] L'ensemble des entretiens repose sur des consentements verbaux dans lesquels nous expliquions à nos informateurs la raison et le but de l'entretien; à savoir produire un article sur l'engin à deux roues à Garoua. Nous leurs rassurions également de la protection des données suivant les lois n°2010/012 du 21 Décembre 2010 et n°2010/013 du 21 Décembre 2010 portant sur la protection des données partielle au Cameroun. Ces textes ont été revus et une loi relative à la protection des données à caractère personnel au Cameroun a été adoptée notamment la loi n°2024/017 du 23 Décembre 2024.

[8] Les entretiens publics sont des entretiens faits avec deux à quatre personnes groupées au même endroit et même moment alors que les entretiens semi-privés commencent à la base avec une personne et au cours de l'entretien, d'autres personnes s'ajoutent de manière circonstancielle.

première main issues des enquêtes du Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population (BUCREP) sur l'activité des motos taxis au Cameroun.

L'analyse des données s'inscrit dans une approche qualitative de type socio-historique et ethnographique. Les entretiens et récits de vie ont fait l'objet d'une analyse thématique, permettant d'identifier les principales catégories de savoirs et leurs modes de transmission. Les observations de terrain ont ensuite permis de compléter et contextualiser les discours des acteurs (données orales), afin de renforcer l'ancrage empirique des données écrites collectées dans une perspective historique plus large. Les données collectées ont été soumises à une lecture critique croisée, combinant une analyse des discours recueillis auprès des acteurs et une confrontation avec les sources écrites. Cette démarche a permis de vérifier la cohérence des informations, d'identifier des régularités dans les pratiques observées et d'éviter les biais liés aux récits individuels.

Quant à l'analyse, l'ensemble des données orales ont été complétées et confrontées aux données écrites à travers une critique interne et externe des différents documents. L'étude s'inscrit dans l'histoire des techniques, en mettant l'accent sur le champ des techniques de transport et mobilité. Le champ de l'histoire des techniques s'intéresse aux réalités de la vie matérielle, de la civilisation matérielle ou encore du patrimoine technique. Il cherche à déterminer la généalogie et la diffusion des techniques, leurs transformations dans le temps et l'espace, et s'intéresse également aux auteurs de ces techniques (Wassouni, 2026). Cette réflexion considère la moto comme une infrastructure de mobilité largement diffusée dans plusieurs pays d'Afrique subsaharienne. Son usage, souvent éloigné de ses contextes de production (Edgerton et Pestre, 1998), s'accompagne de transformations techniques adaptées aux réalités locales et qu'il est intéressant d'historiciser. Notre approche emprunte à l'histoire des techniques son intérêt pour la trajectoire matérielle des objets techniques, en l'occurrence la moto. Conçue et fabriquée dans un contexte donné pour répondre à des usages spécifiques, celle-ci fait l'objet[9], une fois introduite dans un autre environnement géographique, notamment à Garoua, de diverses modifications et adaptations. Ces transformations s'accompagnent de la réappropriation de l'engin et de l'attribution de nouvelles fonctions qui peuvent différer de celles envisagées lors de sa conception initiale.

L'intérêt du cas du Nord-Cameroun et de Garoua notamment réside dans sa localisation au sein d'un espace transfrontalier marqué par d'intenses circulations entre le nord du Cameroun et le nord du Nigéria. Cette proximité favorise les échanges commerciaux, la mobilité des acteurs ainsi que la circulation des motos, des pièces détachées et des savoirs techniques qui leur sont associés. Dans ce contexte, la moto fait l'objet de processus d'appropriation et d'adaptation locaux (habillage, amélioration des techniques de conduite) visant à répondre aux besoins des populations. Cet intérêt découle du constat que la moto a contribué à intensifier la mobilité des personnes et des biens entre les pays de la zone CEMAC, ainsi qu'entre ces derniers et le Nigéria et a contribué par ce biais à des transformations sociales. À cet égard, notre démarche rejoint celle employée en Egypte par Tastevin (2015), qui s'intéresse aux dynamiques sociales engendrées par des moyens de transport.

Cet article interroge ainsi la manière dont un contexte frontalier particulier contribue à façonner des formes spécifiques d'ingénierie locale autour des motos, distinctes de celles

[9] Ces engins à deux roues sont d'origine chinoises et passent par le Nigéria (Blundo, 2023: 36); et ce pour pour atteindre la ville de Garoua dans le Nord Cameroun par le biais des passeurs tels que les cascadeurs de motos (Ngassou, 2019).

observables dans d'autres régions africaines. Dans une perspective socio-historique, l'étude relève les transformations, les modifications et adaptations techniques des motos dans l'espace géographique considéré entre 1982 et 2022. Elle s'intéresse également aux dynamiques de circulation et de transmission des savoirs pratiques, des savoirs techniques et des savoirs mécaniques autour de la moto entre le Nigéria et le Cameroun. Enfin, elle met en lumière les processus par lesquels une filière locale de la moto s'est progressivement structurée de part et d'autre de la frontière camerouno-nigériane. Ainsi, le travail se structure en deux parties. La première donne un aperçu sur l'introduction et la diffusion de la moto au nord du Nigéria et au Nord-Cameroun. La seconde traite des savoirs pratiques locaux liés aux motos et de leur circulation entre le Nigéria et le Cameroun.

De la Présence des Motos au Nord-Nigéria et à Garoua

Avant l'introduction de la moto : échanges commerciaux, migrations et mobilités dans le Nord-Cameroun

Etablie depuis l'époque précoloniale, Garoua (ou « ga-ruwe » à cette époque) fut d'abord fondée comme un village vers la fin du XVIIIe siècle par les Bata. Avec le djihad lancé par Ousmane Dan Fodio[10] en 1804 et mené dans l'Admawa sous la conduite d' Adama[11], les Peuls établissent progressivement leur suprématie sur la région. Fondée vers 1830 par Ardo Tagra et Moddibo Haman Njoundi vers 1830, Garoua devient alors l'un des lamidats[12] du Califat de Sokoto dont l'influence s'étend du Nigéria à la partie septentrionale de l'actuel Cameroun. Plus tard, sous la colonisation allemande, la ville devient un poste administratif.

Avant et pendant la période coloniale, le nord du Nigéria (plus précisément le Bornou) et le nord du Cameroun (notamment l'actuelle ville de Maroua dans la région de l'Extrême-Nord) étaient reliés par des réseaux commerciaux. Les échanges s'effectuaient à travers des routes tracées par les populations locales elles-mêmes (Eldridge, 1989 cité par Wassouni, 2009 : 151). La partie méridionale du califat de Sokoto, appelée *Fombina* (terme pouvant être traduit par « territoires du Sud » ou « périphérie »), englobait une partie du Nigéria et du Cameroun. Elle correspondait notamment à l'actuel État de l'Adamawa, au Nigéria, dont la capitale est Yola ainsi que la partie nord du Cameroun actuel, comprenant les régions l'Adamaoua, du Nord et de l'Extrême-Nord (Mouctar Bah, 1993 : 61 ; Takou, 2015 : 93-94). Le commerce pratiqué par les populations du Nord-Cameroun s'est davantage intensifié avec les migrations des haoussas, qui se sont succédé du début du XIXe siècle jusqu'au XXe siècle, ainsi qu'avec les conquêtes peules menées dans le contexte du djihad qui s'est déroulé entre 1801-1846 dans cette région (Wassouni, 2009 : 149 et 151 ; Souley Mane, 2012 : 245-246).

Les migrations haoussa étaient motivées par des considérations économiques (Souley Mane, 2012 : 245). Quant aux migrations peules, elles étaient liées à la recherche du pâturages et remontent au XIVe siècle. Les permiers groupes peuls marquent un premier arrêt au Borno, où ils

[10] Ousmane Dan Fodio est un lettré musulman et fondateur de l'empire peul du Sokoto. Il lance en 1804 le Djihad, encore appelé « guerre sainte » contre les royaumes haoussas et dont l'objectif est de convertir les populations à l'islam. Son royaume a soumis à l'empire peul tout le nord du Nigéria et le nord du Cameroun.

[11] Modibbo Adama est un peul du clan des Yillaga qui a étudié le Coran et les sciences religieuses dans le Bagirmi. Il a été désigné en 1809 par Ousmane Dan Fodio pour répandre l'islam dans les territoires situés au Sud de l'empire peul de Sokoto (Mouctar Bah, 1993 : 62).

[12] Un lamidat est un territoire sur lequel s'étend le pouvoir d'un lamido ; le lamido est un mot francisé de la langue peule le *fulfuldé* et désigne un chef peul (Seignobos et Tourneux, 2002 : 165-166).

séjournent pendant une longue période au contact des Kanouri (Mouctar Bah, 1993 : 61 ; Wassouni, 2009 : 149). Les migrations des peuls se poursuivent ensuite entre les XVIIe et XVIIIe siècles vers le *Fombina* (les territoires de l'actuel Nord-Cameroun). Dans un premier temps, ils cohabitent pacifiquement avec les populations locales, auxquelles ils versent des tributs.

A la suite du djihad, les Peuls fondent des *lamidats*, soumettent les populations locales et établissent durablement leur domination sur la région. Héritières de cette histoire commune, les populations du nord du Nigéria et nord du Cameroun – notamment les h Haoussas, les Kanouri, les Peuls ainsi que d'autres groupes présents dans l'actuel Nord-Cameroun - ont continué à entretenir des échanges par voies terrestre et fluviale. Dans cette dynamique, un commerce prospère s'est développé entre la ville de Maroua et le Borno (Mohammadou, 1989 cité par Wassouni, 2009 : 151). A partir de 1982-1983, les motos sont intégrées à ses échanges et sont acheminées du Nigéria vers le Cameroun (Us-Tchinda, 1983 : 37-39).

Quant aux moyens de transport utilisés entre ces deux espaces historiques et géographiques, les ânes et le portage constituaient les principaux modes d'acheminement des biens et des marchandises des commerçants haoussa qui se rendaient du Borno vers le Nord-Cameroun avant la colonisation occidentale (Souley Mane, 2012 : 245-246). Après les indépendances du Nigéria et du Cameroun, bien qu'aucune date précise ne soit mentionnée, les commerçants ont progressivement eu recours aux cyclistes, puis aux cascadeurs de motos, pour assurer le transport de leurs marchandises entre les axes Garoua-Yola et Maroua-Banki est signalé (Herrera, 1995 : 31).

La Moto Comme Moyen de Transport au Nord-Nigéria et Nord-Cameroun

Les sociétés africaines sont empreintes d'informalité (Eyebiyi, 2016 : 77). Cette informalité est une dimension importante de la réinvention des formes d'organisation sociale (Ayimpam, 2014 : 32) et une variable essentielle de la production quotidienne de l'Etat (Eyebiyi 2016 : 78 & 81). Par ailleurs, la conception de l'Etat comme un « État en chantiers » (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014) met en lumière les marges d'action dont disposent les acteurs sociaux pour contribuer à la construction de l'édifice national. Ceci permet de comprendre l'implication massive des populations dans l'appropriation, la diffusion et l'usage des motos comme outil de mobilité à Garoua. La présence des motos au Nigéria remonte à l'époque coloniale (Oladipo, 2012 : 232). Dans un premier temps, leur usage était essentiellement privé. Elles servaient à acheminer les produits fermiers, les produits de consommation tels que le pain, les produits pharmaceutiques ainsi qu'à la distribution des journaux. A partir de 1970, les motos connaissent une diffusion plus importante à Calabar dans l'Etat de Cross River (Oladipo, 2012 : 232) ainsi qu' à Yola, dans le nord duNigéria (Ogunsanya and Galtima, 1993 : 194 cités par Oladipo, 2012 : 233). Selon une autre source, l'utilisation de la moto comme mode de transport public en 1976 à Porto-Novo, au Bénin, avant de se propager progressivement au reste du puis aux Etats voisins comme le Togo, le Niger et une partie du Nigéria (Agossou, 2004 : 135).

Quant au Cameroun, la partie septentrionale du pays constitue le premier foyer d'implantation des motos et de développement de l'activité de moto-taxi. C'est dans les régions de l'Extrême-Nord, du Nord et de l'Adamaoua que la moto s'est d'abord imposée dans le secteur du transport avant de se diffuser dans les autres régions du Cameroun (Djouda Feudjio, 2014 :

100)[13]. L'usage de la moto comme moyen de transport commercial débute en 1988 à Ngaoundéré, capitale de la région de l'Adamaoua. À cette époque, des acteurs privés organisent un service de transport public nocturne afin de pallier à l'arrêt des activités taxis automobiles pendant la nuit (Aboulkarim, 2005). Les motos utilisées dans le Nord-Cameroun durant les années 1980 et1990 étaient importées du Nigéria[14]. La diffusion progressive de la moto à l'ensemble du territoire camerounais s'explique par plusieurs facteurs, parmi lesquels figure la montée du chômage, aggravée par la crise économique qui a frappé le Cameroun à partir de 1987(Amougou, 2010 : 56-58).

En effet, la décennie 1990 au Cameroun est marquée par une série de mutations économiques et institutionnelles qui favorisent l'essor du transport par moto-taxi. Parmi celles-ci figurent les difficultés financières qui contraignent l'État camerounais à se désengager du secteur du transport urbain de masse (Kengne Fodouop, 1985 ; Petnga Nyamen et al., 2022). Cette conjoncture ouvre alors la voie à l'expansion des motos taxis comme moyen de transport privilégie. Par ailleurs, la dégradation de la situation économique, qui conduit l'Etat camerounais à procéder à des licenciements et à geler le recrutement dans la fonction publique (Edjenguélé, 1999 ; Nzhie Engono, 1999), contribue à l'augmentation du chômage. Face à la raréfaction des opportunités d'emploi dans le secteur formel, de nombreux chômeurs se tournent dès lors vers l'activité des motos taxis comme source de revenus.

La décennie 1990 est également marquée par la vague de démocratisation qui traverse l'Afrique subsaharienne et par les revendications en faveur de l'organisation de conférences nationales souveraines portées par les mouvements d'opposition aux pouvoirs dans plusieurs pays de la région. Au Cameroun, face au refus des autorités d'organiser une telle conférence, les partis politiques d'opposition lancent des mouvements dits de désobéissance civile, notamment dans les villes de Douala et de Yaoundé. Ces mobilisations, connues sous l'appellation de « villes mortes », perturbent fortement les activités économiques et les déplacements urbains. Pendant ces mouvements de désobéissance civile, alors que la partie Nord du Cameroun expérimentait déjà l'usage des motos pour le transport public, les motos sont progressivement mobilisées à Douala et Yaoundé pour assurer la mobilité des populations. Leur utilisation est notamment favorisée par les restrictions imposées aux automobilistes dans le cadre de la gestion de la crise par les autorités publiques. A la suite de ces événements politiques, la moto s'impose davantage comme un moyen de transport à but commercial dans plusieurs villes du pays, contribuant ainsi à la diffusion du phénomène des motos-taxis à l'échelle nationale.

Entre Retrait de l'État et Initiatives Privées : La Structuration du Secteur des Motos-taxis

Les acteurs impliqués dans la circulation des biens et des personnes par motos entre le Nord-Nigéria et le Nord-Cameroun sont principalement des populations locales qui ont dû s'adapter aux conséquences des crises économiques. Les crises économiques qui ont affecté la majorité des pays d'Afrique subsaharienne dans les années 1980 expliquent en partie le désengagement progressif de l'Etat dans plusieurs domaines d'intervention (Touna, 2008 : 284-285). Parmi les secteurs

[13] Le 2e foyer est fomé par les villes de Bertoua, Batouri, Yokadouma ; le 3e foyer est la ville de Douala avec les mouvements de « *villes mortes* » en 1990 et la dernière décennie enregistre le 4e foyer dans les villes Bafoussam, Mbouda, Dschang et la ville de Bamenda dans le Nord-Ouest (Djouda Feudjio 2014 : 100).

[14] Entretien avec Michel Lumo, le 24 Octobre 2015 à Lagdo.

affectés figure celui des transports, tant au Nigéria qu'au Cameroun. Le vide laissé par l'État a ainsi conduit les populations à prendre elles-mêmes en charge une partie de l'offre de mobilité (Oladipo, 2012 : 232 ; Kaffo et al. s. d.). Avant l'essor des motos taxis dans le transport public camerounais, la Société des transports urbains au Cameroun (SOTUC), créée en 1973 et basée à Douala, assurait en moyenne le transport quotidien de 500 000 personnes (Petnga Nyamen et al., 2022 : 5).

Cependant, l'entreprise cesse ses activités en 1994 en raison du coût élevé de la maintenance et de la suppression des subventions publiques (Youale, 1990 cité par Petnga Nyamen et al., 2022 : 5). Cette situation favorise l'émergence d'initiatives privées destinées à répondre aux besoins de mobilité. Divers acteurs investissent alors ce secteur : présidents de syndicats, conducteurs de motos-taxis, vendeurs et assembleurs de motos, commerçants de pièces détachées de rechange ou encore mécaniciens. Abdoulaye, président du syndicat régional des conducteurs et propriétaires des motos-taxis dans la région du Nord, explique qu'« organiser les conducteurs et propriétaires des motos-taxis dans la ville de Garoua, puis dans l'ensemble de la région, a été une initiative personnelle »[15]. De retour du Bénin en 2014, où il avait observé le fonctionnement des syndicats de motos-taxis dans le cadre de ses activités commerciales, il crée le premier syndicat de motos-taxis de Garoua et contribue à la diffusion de ce modèle organisationnel dans la région du Nord-Cameroun[16]. Son engagement ainsi que celui de ses pairs, s'explique aussi par les difficultés rencontrées par l'État camerounais dans la régulation de ce secteur d'activité, [17] malgré l'existence de dispositifs et de textes juridico-administratifs[18]. Étant issus du terrain, ces acteurs disposent d'une connaissance fine des pratiques professionnelles et d'une capacité d'encadrement souvent plus effective que celle des institutions publiques.

Etant issus du terrain, ces acteurs disposent d'une connaissance fine des pratiques professionnelles et d'une capacité d'encadrement et de discipline plus effective. Par ailleurs, Abdoulaye cumule plusieurs fonctions. En plus de présider le syndicat des motos taxis chargées du transport urbain, il est propriétaire de plusieurs motos-taxis , possède une auto-école et revend des motos acheminées par des cascadeurs depuis le Nigéria. Toutefois, le transport transfrontalier relève d'autres catégories d'acteurs, notamment les présidents des syndicats de cascadeurs de motos au Cameroun et du Nigéria, dont la mission consiste à défendre les intérêts de leurs membres auprès des autorités nationales. Ces autorités interviennent également dans ce secteur afin de préserver leurs propres intérêts fiscaux et administratifs dans cette activité.

Ainsi, l'organisation du transport par moto entre le nord du Nigeria et le nord du Cameroun apparaît moins comme le produit d'une planification étatique que comme le résultat d'initiatives portées par des acteurs privés en réponse au désengagement progressif des États du secteur des transports. Loin de se limiter à la fourniture d'un service de mobilité, ces acteurs participent également à la structuration, à la régulation et à la gouvernance quotidienne du secteur. Cette dynamique rappelle la logique de l'« État en chantier » précédemment évoquée, dans laquelle la production de l'action publique repose aussi sur l'intervention d'acteurs non étatiques. Elle met également en évidence la dimension transfrontalière de cette organisation, fondée sur la circulation

[15] Entretien avec Abdoulaye Hamadou, le 22 Juin 2021 à Garoua.
[16] Entretien avec Abdoulaye Hamadou, le 22 Juin 2021 à Garoua.
[17] Entretien avec le secrétaire de la Communauté Urbaine de Garoua le 30 Août 2022 à Garoua.
[18] Décret n° 2008/3447/PM du 31 Décembre 2008 portant sur les conditions d'exploitation des motocycles à titre onéreux.

des personnes, des savoir-faire et des modèles institutionnels. À l'instar d'Abdoulaye, qui adapte à Garoua une forme de syndicalisation observée au Bénin, certains acteurs mobiles jouent ainsi un rôle de passeurs en transférant et en réappropriant des connaissances organisationnelles au-delà des frontières nationales.

Transmission des Connaissances et Savoirs Pratiques sur les Motos.

Transformer la moto : savoir-faire locaux et adaptation aux contraintes du milieu

À partir des années 2000, l'arrivée massive des motos d'origine chinoise a contribué à démocratiser l'accès à cet équipement dans la région de Garoua. Plus récemment, l'introduction de marques indiennes telles que TVS a intensifié la concurrence, influençant les choix des usagers et les pratiques des mécaniciens. Ces transformations ont entraîné une diversification des savoirs techniques, les acteurs devant s'adapter à différentes technologies et qualités de fabrication. Au titre des savoirs et connaissances pratiques sur les motos à Garoua, se comptent ainsi les savoirs sur le montage et l'habillage des motos, les savoirs en mécanique ou encore les techniques de conduite. Ces savoirs témoignent non seulement d'une maîtrise technique de l'objet moto, mais également d'une capacité d'adaptation aux conditions et aux exigences environnementales, matérielles et économiques locales.

Le montage d'une moto, c'est l'assemblage pièce après pièce afin qu'elle puisse être utilisée[19]. Les motos sont importées compartimentées et c'est une fois arrivées à Muby au Nigéria et à Garoua au Cameroun qu'elles sont montées et exposées dans des lieux de vente [20]. Après l'assemblage des motos, d'autres acteurs[21] spécialisés, particulièrement présents dans la partie septentrionale du Cameroun, interviennent pour leur habillage. Cette opération concerne notamment le capot du réservoir qui réceptionne le carburant, le siège, les différentes parties métalliques de la moto ainsi et les repose-pieds des passagers. L'habillage consiste à recouvrir ou à protéger ces éléments à l'aide de matériaux adaptés aux conditions locales d'utilisation. Ces pratiques relèvent de savoir-faire techniques locaux dans la mesure où elles sont conçues pour répondre à des besoins concrets. Elles visent notamment à protéger le fer contre la rouille afin de prolonger la durée de vie des motos, souvent exposées aux intempéries et à l'humidité, ainsi qu'à préserver la peinture et à limiter l'usure et les déchirures du siège.

Photo 1 : Collage illustrant l'habillage d'une moto à Garoua[22]

[19] Entretien avec Dabo (monteur et vendeur de moto) les 02 et 03 Mars 2021 à Muby.
[20] Ibid.
[21] Entretien avec Yorobo (cascadeur de moto, habilleur de moto et responsable d'un atelier d'habillage de moto) le 02 juin 2021 à Garoua et des observations lors des séjours sur le terrain dans la ville de Garoua aux mois de juin, juillet et août 2021.
[22] Photo prise les 03 et 18 Juillet 2022 prise dans un atelier de réparation (en face de la grande mosquée de Garoua). Source : Auteure

La plupart de ces savoirs pratiques ne s'observent que dans les villes du Nord Cameroun, alors même que la moto est utilisée sur l'ensemble du territoire national. Le volet esthétique n'est pas en reste. Les repose-pieds des passagers sont habillés non seulement pour protéger le fer mais également pour améliorer le confort des clients. L'habillage des motos répond aussi à une logique économique: il permet de préserver leur apparence et de les maintenir, autant que possible, dans un état proche du neuf afin de faciliter la revente en cas de besoin. Les motos taxis sont les plus habillées. Les propriétaires de motos à usage privé y recourent plus rarement ou privilégient d'autres matériaux, notamment le cuir. En revanche, le siège et le capot des motos-taxis sont souvent recouverts de plastiques, biodégradables ou non, récupérés à partir des emballages des pièces de motos importées du Nigéria ou provenant d'autres marchandises. Les parties métalliques sont également habillées à l'aide de caoutchouc issu de pneus usés, tandis que les repose-pieds sont recouverts de sacs traditionnellement utilisés par les femmes pour transporter les marchandises au marché. L'habillage des motos répond à des préoccupations fonctionnelles et participe à une forme d'appropriation locale de l'objet technique. Il traduit une adaptation aux conditions d'usage, tout en révélant des logiques économiques et esthétiques propres aux acteurs.*Entre conducteurs et mécaniciens : une chaîne locale de maintenance.*

Les savoirs en mécanique renvoient à l'ensemble des connaissances et des compétences mobilisées pour l'entretien, la réparation et le maintien des motos en bon état de fonctionnement. Les entretiens et observations réalisés à Muby (Nord du Nigeria) et à Garoua (Nord-Cameroun) ont permis d'identifier et de distinguer ces différents savoirs[23]. Deux catégories d'acteurs interviennent principalement dans ce domaine : les conducteurs et les mécaniciens. Le conducteur est généralement le premier investi dans la maintenance de l'engin : il doit pouvoir détecter les différentes pannes sur son engin à travers différents indices, tels que les bruits inhabituels de ronflement du moteur, le comportement du guidon, les difficultés d'accélération ou encore les variations de performance de la moto.

Il doit également maîtriser certaines opérations élémentaires d'entretien, notamment la vidange régulière du moteur à l'aide d'huiles adaptées. La connaissance de notions mécaniques de base lui permet, par exemple, d'identifier une bougie défectueuse et, selon le cas, de la remplacer lui-même ou de recourir à un mécanicien. Certains conducteurs développent des compétences plus approfondies er sont capables d'interpréter différents signes, tels que la fumée dégagée par la moto, afin d'anticiper ou de diagnostiquer certaines pannes. Dans de nombreux cas, les réparations mineures sont effectuées par les conducteurs eux-mêmes, tandis que les réparations majeures sont confiées au mécanicien[24]. Ces savoirs reposent moins sur une formation technique formelle que sur l'expérience pratique accumulée au contact quotidien de la moto. Ils témoignent d'une connaissance fine de l'engin, construite par l'usage, l'observation et l'apprentissage auprès d'autres acteurs du secteur.

[23] Entretiens et observations réalisés d'août à novembre 2015 à Muby et au Nord Cameroun, en mars 2021 à Muby et de juin à août 2021 à Garoua.
[24] Entretien avec Marcel (Ancien cascadeur de moto et actuellement moto-taximan) le 13 Avril 2020 à Garoua.

Quant au mécanicien, il occupe une place centrale dans la maintenance des motos, au point d'être souvent considéré par les acteurs comme « le médecin » de l'engin. Son travail consiste à diagnostiquer l'engin, à identifier les origines des pannes et à procéder aux réparations nécessaires. Le diagnostic repose à la fois sur l'observation de l'engin et sur les échanges avec son conducteur. L'identification de la panne mobilise ensuite les connaissances techniques et l'expérience accumulée par le mécanicien au fil de sa pratique professionnelle. Un autre type de réparateur intervient également dans l'entretien des motos : les réparateurs de chambres à air. Spécialisés dans la réparation des pneus et le traitement des crevaisons, ils sont généralement installés à proximité des ateliers de mécanique, avec lesquels ils entretiennent des relations de complémentarité**.** Les tâches du mécanicien mobilisent l'ensemble de ses connaissances pour lui permettre de réparer les pannes. D'autres ont la double casquette de mécanicien et de vendeur de pièces et sont mieux outillés pour résoudre les problèmes de pannes de motos. En général, les spécificités techniques des différentes marques de motos influencent directement les pratiques de réparation et d'entretien, conduisant les mécaniciens à développer des compétences différenciées selon les modèles. *Corps, expérience et maîtrise de la moto : une hiérarchie des compétences de conduite*

Les techniques de conduite dépendent des reliefs[25], des performances de la moto[26] et de l'habileté du conducteur. A cet effet, quatre catégories de conducteurs se distinguent : les usagers privés, les conducteurs de *motos-taxis*, les cascadeurs de motos et autres transporteurs de marchandises. Les usagers privés utilisent leurs motos pour aller au travail, au marché et pour effectuer des voyages de courte distance entre deux villes ou villages. Leur conduite est simple, ils roulent généralement avec moins de vitesse, sont très soucieux du respect du code de la route et des accidents de circulation. Ils sont souvent moins aguerris en conduite de motos, disposent d'une maîtrise minimale des motos et roulent souvent sur des sentiers aménagés. Comparés aux personnes privées, les conducteurs de *motos-taxis* peuvent transporter deux à six personnes sur la même moto, ainsi que des biens et conduisent le plus souvent dans les milieux urbain, rural, interurbain et périurbain. Certains se spécialisent dans le transport des biens et des personnes entre les zones de marché rurales et les centres urbains. C'est notamment le cas des conducteurs qui assurent les liaisons entre Garoua et Gashiga, Garoua etNgong ou Guider dans le Nord-Cameroun et Muby au Nigéria[27]. Une vendeuse décrit les compétences requises pour la conduite des *motos-taxis* en ces termes :

> Je préfère prendre une *mototaxi* lorsque je me rends à mon point de vente même lorsqu'une connaissance (entendu là un conducteur privé) me propose de m'y amener et que cela va me permettre d'économiser mon argent. Quand une connaissance me prend sur sa moto, je n'ai pas assez de place pour moi et pour ma marchandise alors que lorsque je prends la *mototaxi*, je me sens à l'aise et je n'ai pas peur que ma marchandise se verse[28].

[25] La conduite en terrain plat diffère de celle en terrain accidenté. Du Nord du Nigéria au Nord du Cameroun, on observe des terrains plats alors que les terrains dans le Sud du Cameroun sont accidentés (avec des collines) et requièrent par conséquent d'autres types de motos différents de celles utilisées dans le Nord du Cameroun.

[26] D'autres motos sont réputées plus rapides que d'autres. Par exemple, la marque de moto TVS 100 est réputée la plus rapide de toutes les autres marques de moto.

[27] Voyage de Loppa avec les cascadeurs de moto Yorobo, Hamadou et le *moto-taximan* de Guider (Nord-Cameroun) à Muby (Nord-Nigéria) le 17 août 2015.

[28] Entretien avec Haoua (Responsable d'un tourne dos ; un tourne dos est un restaurant aménagé sous un hangar) le 25 août 2021 à Garaoua.

Les autres transporteurs de marchandises mentionnés plus haut sont les livreurs de pains qui aménagent de grosses caisses sur le siège passager, les transporteurs de charbon et de bois de chauffe qui circulent entre les zones rurales et les zones urbaines, les transporteurs de sac de ciment entre le Nigéria et le Nord-Cameroun, les livreurs de diverses autres marchandises entre les points de grossistes et les points des détaillants dans les centres urbains et des centres urbains vers les centres ruraux[29]. L'ensemble de ces conducteurs se spécialise uniquement dans le transport des marchandises et non des personnes. Les charges qu'ils acheminent sont souvent volumineuses et imposent des adaptations particulières de la conduite. Il n'est ainsi pas rare qu'ils retirent le siège de la moto afin de s'asseoir sur le capot de la moto, de manière à libérer davantage d'espace pour le chargement. La manipulation de cargaisons importantes exige des compétences spécifiques en matière d'équilibre, de chargement et de conduite.

Ces conducteurs développent ainsi une expertise particulière dans le transport de marchandises et maîtrisent généralement mieux la gestion de la vitesse et des manœuvres, notamment parce qu'ils circulent majoritairement en milieu urbain, où les contraintes de circulation requièrent une vigilance constante. Pour leur part, les cascadeurs de motos sont considérés comme des *« as du guidon ».* Ces derniers transportent uniquement les marchandises entre le Nord-Nigéria et le Nord-Cameroun et tout comme les conducteurs de marchandises, ne prennent pas de passagers. Ils sont également contraints de retirer le siège de la moto et de s'asseoir sur le capot de la moto. Ils circulent sur des pistes étroites, parfois tracées par le passage de troupeaux d'animaux ou ouvertes par les usagers eux-mêmes. La conduite d'un cascadeur de moto se distingue de celle d'un conducteur de moto-taxi: le cascadeur maîtrise davantage la conduite à grande vitesse, évite plus aisément les creux et les trous qui jalonnent les routes et conduit régulièrement avec des chargements importants. Un cascadeur de moto confie que :

> Rouler étant assis sur le capot de la moto avec des gros bagages n'est pas facile ; il faut être habitué à le faire pour pouvoir transporter des marchandises en plus du fait que lorsque nous rentrons du Nigéria, nous avons à faire à des pistes et non de routes larges ; ce qui rend notre travail plus difficile encore. J'ai appris à conduire ici à Garoua avec des ainés que je voyais aller au Nigeria et revenir pour se faire de l'argent. Lorsque j'apprenais à conduire, je m'exerçais étant assis sur le capot de la moto. Et lorsque j'ai commencé à ramener des marchandises du Nigéria pour le Cameroun, je suis tombé plusieurs fois sans avoir de blessures très graves. D'autres personnes que je connais ont eu de fractures graves. Après je m'en sortais très bien sans tomber jusqu'à mon arrêt[30].

Par le passé, la conduite des cascadeurs nécessitait de la robustesse car les anciennes motos exigeaient une force physique du conducteur afin de garder l'équilibre entre le poids des marchandises et le guidon de la moto. Le conducteur devait s'imposer physiquement sur la moto. De nos jours, les motos avec démarrage électronique et d'autres améliorations technologiques ne demandent plus la même force physique.

La transmission des savoirs dans l'économie de la moto : espaces, acteurs et pratiques

Les comptoirs de vente des motos, les ateliers de réparation et d'habillage des motos, les boutiques de vente des pièces de rechange des motos sont des lieux où se transmettent divers savoirs sur les motos. Outre ces savoirs, la conduite de la moto se transmet d'aîné à cadet. Les comptoirs de vente de motos sont principalement localisés dans les différents marchés du Nigéria et remplissent une

[29] On a ainsi les livreurs de médicaments, des emballages etc…venant des marchés pour les boutiques dans les quartiers.
[30] Entretien avec Yorobo, le 02 Juin 2021 à Garoua.

double fonction[31] : celle de lieux de vente des motos et celle de transmission des savoirs liés à leur montage, les motos étant importées sous forme de pièces détachées[32]. Les propriétaires de ces comptoirs emploient des jeunes apprentis chargés de l'assemblage des engins. Ces derniers ont eux-mêmes acquis ces compétences auprès d'aînés qui les avaient précédés dans le métier. Les espaces de ventre sont généralement organisés en plusieurs compartiments : une partie est consacrée l'exposition et à la vente des motos, tandis qu'une autre, située à l'arrière ou à proximité, est dédiée au montage des motos. Ces jeunes apprentis sont soit apparentés au propriétaire de l'entrepôt, soit confiés par une connaissance de celui-ci, soit encore amenés par un parent ou venus de leur propre initiative pour apprendre le métier. L'apprentissage débute souvent dès le plus jeune âge et dure généralement au moins une année.

De nombreux jeunes apprentis, âgés de 17 à18 ans, débutent ainsi leur formation dans le montage des motos. Une fois ces compétences acquises et un capital financier suffisant accumulé, certains se reconvertissent dans d'autres métiers liés à l'univers de la moto ou d'autres secteurs d'activité. A Garoua, le principal centre de réparation des motos, qui regroupe de nombreux réparateurs indépendants, est situé devant le bâtiment ayant autrefois abrité le cinéma Le Ribadou. Implanté en plein centre-ville, cet espace rassemble quotidiennement des hommes et jeunes garçons venus des quatre coins de la ville. Des espaces similaires, mais de taille plus modeste, sont également présents dans d'autres quartiers de la ville. Généralement aménagés sous des hangars ou à l'ombre de margousiers (communément appelés des neems),[33] ils constituent des lieux de réparation et d'apprentissage facilement repérables à travers la ville. Bien qu'un décompte précis n'ait été effectué, leur nombre peut être estimé à plusieurs centaines. Les modalités d'apprentissage observées traduisent une organisation sociale du travail fondée sur la hiérarchie entre aînés et cadets. La transmission des compétences repose sur des relations de proximité et de dépendance, qui structurent à la fois les parcours professionnels et les formes d'autorité dans les ateliers.

La transmission des savoirs en mécanique et en habillage des motos repose essentiellement sur un système d'apprentissage informel au sein des ateliers. Les jeunes, souvent âgés de 12 à 14 ans, intègrent ces espaces en tant qu'apprentis auprès de propriétaires d'ateliers qui ont eux-mêmes acquis leurs compétences par ce même processus de transmission pratique et intergénérationnelle. Les apprentis passent d'abord par des moments d'observation au cours de laquelle ils se familiarisent avec le métier Ils effectuentdes courses pour acheter du matériel de réparation, lavent les pièces usées de motos, exécutent des petites tâches mécaniques avant de se voir confier de plus grandes tâches en fonction de leurs habiletés au travail et du sérieux qu'ils mettent dans les différentes tâches qui leurs sont confiées. C'est à travers ce processus d'apprentissage progressif par l'observation et la pratique que les savoirs mécaniques sont transmis.

Après une première phase d'apprentissage allant de six mois à un an, l'apprenti commence à réparer des motos de manière autonome et peut déjà tirer des revenus de cette activité avant

[31] Observations à Muby en août 2015 et en mars 2021, appuyées par des vidéos de montage des motos collectées auprès des monteurs de motos à Garoua.
[32] Ibid
Entretiens avec Dabo (monteur et vendeur de moto) les 02 et 03 Mars 2021 à Muby et Djibril (cascadeur de moto) le 07 juillet 2021 à Garoua.
[33] Les Neems sont une espèce d'arbre qu'on retrouve dans les régions du Nord et de l'Extrême-Nord du Cameroun et dont l'ombrage sert à abriter les comptoirs des populations investis dans le secteur informel.

même la fin de sa formation. En cas de panne complexe, il sollicite l'aide de son mentor, lequel peut à son tour faire appel à un collègue lorsque la réparation dépasse son somaine de compétence. Moussa[34], un jeune mécanicien de moto âgé de 17 ans et résidant à Garoua explique qu'il exerce ce métier à son propre compte depuis trois ans, après avoir commencé son apprentissage avant l'âge de 15 ans. L'atelier dans lequel il travaille se trouve devant sa maison familiale. Cette proximité a favorisé sa familiarisation précoce avec le métier, ainsi que ses interactions avec le propriétaire de l'atelier, facilitant ainsi son accès à l'atelier. Moussa a quitté l'école après avoir achevé ses études primaires. Son parcours n'est pas isolé. Pour de nombreux jeunes, les relations familiales, amicales ou de voisinage constituent des voies privilégiées d'accès aux ateliers d'apprentissage de la mécanique motocycliste**.** C'est également le cas de Kabirou, Hamadou, Hamza et Awalou qui travaillent tous dans le même atelier que Moussa. Parmi eux, seul Kabirou est encore en phase apprentissage. Les autres sont déjà des mécaniciens à part entière qui exercent désormais à leur propre compte tout en continuant à partager le même espace de travail[35].

Cet atelier a également formé d'autres mécaniciens qui exercent aujourd'hui à leur propre compte ailleurs dans la ville, à l'instar de Mohamadou[36]. Quant à Sanoussi, propriétaire de l'atelier, il gère désormais une boutique de pièces détachées pour motos située dans le quartier Yelwa. Il ne se rend plus à l'atelier qu'occasionnellement afin de superviser les activités ou de suivre l'évolution des apprentis et des mécaniciens qui y travaillent[37]. Sanoussi, le propriétaire de l'atelier, est à cette date gérant d'une boutique de pièce de rechange des motos dans un autre coin de la ville au quartier Yelwa et ne passe que de temps à autre dans l'atelier[38]. Dans le même secteur, à quelques dizaines de mètres de distance, se trouvent également un atelier d'habillage de motos, dont le propriétaire est un cascadeur, ainsi qu'un atelier spécialisé dans la réparation et le collage des pneus. Cette proximité spatiale favorise les échanges entre les différents métiers liés à l'univers de la moto et contribue à la concentration des savoir-faire au sein d'un même espace.

L'activité des motos taxis a favorisé l'essor d'un important marché de pièces de rechange dans la ville de Garoua. Elle a également boosté le commerce transfrontalier. Cette dynamique explique la forte présence de boutiques spécialisées dans la vente de pièces de rechange pour motos dans la ville. A Goura, ce secteur est contrôlé par les commerçants nigérians, en particulier les Igbos, qui sont propriétaires de plus d'une centaine de boutiques spécialisées dans la vente des pièces de rechange pour motos et automobiles. Ces établissements génèrent des chiffres d'affaires se chiffrant à plusieurs millions[39] de francs. Les opérateurs igbos s'approvisionnent généralement directement au Nigéria, où ils effectuent régulièrement des déplacements pour acheter leur marchandise. Toutefois, une dizaine de ces boutiques appartiennent à des entrepreneurs camerounais.

[34] Entretien avec Moussa, le 05 Juillet 2021 à Garoua.
[35] Entretiens avec Kabirou et Hamadou le 07 Juillet 2021 et avec Hamza et Awalou le 09 Juillet à Garoua couplés aux différentes observations faites lors des différents séjours dans leur atelier de mécanique des motos.
[36] Entretien avec Mohammadou le 02 Mars 2022 à Garoua.
[37] Sanoussi a d'abord exercé comme mécanicien dans son atelier et le fait toujours. Il passe de temps à autre à l'atelier pour effectuer des travaux que ses apprentis ne peuvent pas encore faire (Entretien avec Sanoussi les 18, 19 et 20 Juin 2021 à Garoua).
[38] Sanoussi a d'abord exercé comme mécanicien dans son atelier et le fait toujours. Il passe de temps à autre à l'atelier pour effectuer des travaux que ses apprentis ne peuvent pas encore faire (Entretien avec Sanoussi les 18, 19 et 20 Juin 2021 à Garoua).
[39] Sanoussi est un Camerounais dont les grands-parents sont de nationalité nigériane. La majorité de sa famille réside dans la partie Nord du Nigéria (Entretien avec Sanoussi les 18, 19 et 20 Juin 2021 à Garoua.

Les propriétaires de ces boutiques s'entourent généralement de trois à six employés, camerounais et nigérians, pour assurer la gestion quotidienne de leurs activités. Cet effectif peut varier en fonction de l'importance de l'établissement. Dans la boutique observée, Sanoussi[40] seconde le propriétaire, un commerçant nigérian, dans l'ensemble des tâches liées à la vente des pièces de rechange. Il est lui-même assisté par un jeune garçon qui est à la fois apprenti et chargé de récupérer les pièces conservées dans le magasin de stockage pour répondre aux demandes de la clientèle. Cette organisation du travail met en évidence les mécanismes de transmission des savoirs et des compétences relatifs aux pièces de motos, lesquels s'acquièrent progressivement par l'observation, la pratique et l'apprentissage au sein de l'activité commerciale. L'apprenti est au fur à mesure initié aux rouages du domaine, par l'observation quotidienne des faits et gestes des ainés. Il apprend les noms des pièces chaque fois que l'occasion se présente, est initié à la gestion des stocks et des finances, se familiarise au système d'approvisionnement et autres tâches de la boutique. L'apprentissage peut durer en moyenne cinq à sept ans et l'apprenti reçoit une somme d'argent à la fin du processus afin de pouvoir s'établir à son propre compte dans le même domaine ou dans un autre de son choix. Cela est propre à la fois au secteur de la vente en général et à celui des pièces de rechange en particulier.

Quant à la conduite des motos, les jeunes garçons au Nord-Cameroun s'y initient très tôt. Contrairement à la conduite automobile, l'apprentissage de la conduite des motos ne passe pas par les auto-écoles, celles-ci étant principalement spécialisées dans la formation à la conduite des véhicules à quatre roues. L'acquisition de cette compétence repose plutôt sur des initiatives personnelles et des formes d'apprentissage informelles. Les jeunes utilisent souvent les motos d'un parent ou d'un frère ainé et s'exercent sous la supervision d'amis ou de proches déjà expérimentés. Cet apprentissage progressif, fondé sur l'observation et la pratique, leur permet de maîtriser la conduite avant même d'entreprendre, le cas échéant, les démarches nécessaires à à l'obtention d'un permis de conduire. Les différents espaces liés à la moto — ateliers de réparation, comptoirs de vente, boutiques de pièces détachées et lieux d'apprentissage de la conduite — constituent des lieux privilégiés de transmission des savoirs. Au sein de ces espaces, les compétences techniques et commerciales s'acquièrent principalement par l'observation, la pratique et les interactions quotidiennes entre aînés et cadets. Ancrés dans des réseaux familiaux, professionnels et transfrontaliers reliant notamment Garoua au Nigéria, ces lieux favorisent la circulation des connaissances, la socialisation des jeunes et leur intégration progressive dans les métiers de la moto.

Conclusion

Cet article montre que l'ingénierie locale des motos repose sur des processus d'apprentissage informels et sur des circulations transfrontalières de savoirs techniques. Elle montre également que ces pratiques participent à la structuration d'un secteur économique dynamique, fondé sur l'adaptation et l'innovation locale. Largement adoptée comme outil de mobilité dans la ville de Garoua a permis un transfert et une diffusion de connaissances du Nord-Nigéria vers le Nord Cameroun. Le secteur des transports par motos dans la ville de Garoua a bénéficié des facilités d'approvisionnement offertes par le Nigéria en termes d'approvisionnement en motos et l'existence de routes transfrontalières auxquelles les motos sont adaptées. Quant aux mécaniciens,

[40] Ibid.

conducteurs, monteurs de motos, présidents des syndicats et autres, l'apprentissage des rouages de leurs activités respectives repose principalement sur l'observation, la pratique et l'encadrement informel par des pairs plus expérimentés, plutôt que sur une formation institutionnalisée.

Le cas de Garoua s'inscrit dans des dynamiques plus larges observables dans plusieurs villes africaines, où les motos jouent un rôle central dans la restructuration des systèmes de mobilité urbaine et périurbaine.Enfin, les compétences pratiques relatives aux motos et aux pièces de rechange sont acquises sur le terrain, apprivoisées, améliorées et appropriées par les différents acteurs. Les besoins de circulation des biens et des hommes ont ainsi entrainé une structuration de l'industrie locale des motos entre le Nigéria et le Cameroun. Aussi, serait-il premièrement intéressant de questionner le volet économique de cette industrie locale des motos entre le Nord Nigéria et le Nord Cameroun. En second lieu, il serait profitable de s'appesantir sur la vie matérielle et sociale plus large et dense qui s'est construite autour de l'engin à deux roues à Garoua. A ce tire, la vie des pièces de rechange, le quotidien des lieux de réparation et les laveries des motos et autres activités concourant à faire des engins à deux roues, des outils effectifs de mobilité pourraient être davantage examinées.

Ces dynamiques invitent à reconsidérer la place des mobilités informelles dans les processus d'urbanisation en Afrique et ouvrent des perspectives de recherche sur les transformations économiques et sociales des espaces transfrontaliers à partir d'une analyse socio-historique des infrastructures de mobilité.

Références Bibliographiques

Abdoulkarim, S. 2005. *Le taxi moto et l'insécurité urbaine dans le Nord-Cameroun. Le cas de la ville de Ngaoundéré.* Rapport d'initiation à la recherche, Université de Ngaoundéré, Ngaoundéré.

Agossou, N. 2004. Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et à Cotonou. *Autrepart*, 32 : 135-148.

Amougou, M. A. B. 2010. Le phénomène des motos-taxis 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.

Ayimpam, S. 2014. *Economie de la débrouille à Kinshassa. Informalité, commerce et réseaux sociaux*, Paris, Karthala.

Babacar. G. 2009. La démocratie en Afrique : succès et résistances. *Pouvoirs*, 129 : 5-26.

Bierschenk, T. et Sardan, O. (dir). 2014. *States at work : dynamics of African bureaucracies*, Brill.

Blundo. G. 2023. Sur la piste des motos entre la Chine et l'Afrique. Ethnographier une chaîne globale de marchandises. Anthropologie et développement: 29-49.

Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population (Bucrep). 2017. *Activité de mototaxi dans les chefs-lieux de régions du Cameroun*. *Rapport national sur l'état de la population*, Yaoundé, Bucrep.

Edgerton, D. et Pestre, D. 1998. De l'innovation aux usages. Dix thèses électriques sur l'histoire des techniques, *Annales. Histoire, Sciences Sociales.* 53e année, 4-5, pp.815-837.

Engola-Oyep, J. et Harre, D. 1992. *Le Cameroun sous l'emprise du Nigeria ? Le cas des produits alimentaires,* Montpellier-Cotonou-Paris, INRA-UNB-IRAM, Club Sahel, Ministère de la Coopération et CILSS.

Eyebiyi, E. 2016. Etudier l'état à partir de l'informalité. Répression et résistances autour du commerce informel de carburant, *Lien social et politiques*, 76 : 77-95.

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

Herrera, J. 1995. *Les échanges transfrontaliers entre le Cameroun et le Nigéria*, Rapport final de l'Observatoire OCISCA, sl, OCISCA.

Hountondji, D. Y. 2021. Qu'est-ce qu'une moto chinoise : une polysémie autour d'un engin qui révolutionne la mobilité au Togo, *Longbowu, Revue des Lettres, Langues et Sciences de l'Homme et de la Société*, vol 2, 11 : 167-183.

Keutcheu, J. 2015. Le « fléau des motos taxis », *Cahiers d'études africaines*, 219 : 509-534.

Khan Mohammed, G. 2016. *Les motos chinoises au Burkina-Faso : une affaire d'Etat. Nouveaux itinéraires d'accumulation marchands transnationaux et gestion de l'extraversion*, Thèse de Doctorat, Université de Lausanne.

Le Goff, J. et Nora, P. (dir). 1974. *Faire de l'Histoire : Nouveaux objets*, Tome 3, Paris, Gallimard.

Lombard, J. et Ninot, O. 2012. Gens, Lieux et moyens de transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux, *EchoGéo*, 20 : 1-26.

Ngassou, L. 2019. Cascadeurs de motos et contournements des normes dans l'espace CEMAC (1990-2015). in Eyebiyi, P. Elieth & Angèle F. Mendy (eds), *Migrations, mobilités et développement en Afrique* – Tome1 : Mobilités, circulations et frontières, Ottawa : Lasdel & Daraja Press : 183-210.

Mouctar, B. T. 1993. Le facteur peul et les relations inter-ethniques dans l'Adamaoua au XIX siècle. in Adala, H. et Boutrais, J. (eds.). *Peuples et cultures de l'Adamaoua (Cameroun).* Paris, ORSTOM ; Ngaoundéré-Anthropos : 61-86.

Oladipo, O. O. 2012. The development and impact of motorcycles as means of commercial transportation in Nigeria. *Research on Humanities and Social Sciences*, vol.2, 6: 231-239.

Pochet, P. et al. 2017. Private and public use of motorcycles in cities of Sub-Saharan Africa. *Public Transport Trends*, in UITP (Ed.), Bruxelles : 103-105.

Seignobos, C. et Tourneux, H. 2002. *Le Nord-Cameroun à travers ses mots. Dictionnaire des termes anciens et modernes*. Paris, IRD-Karthala.

Souley, M. 2012. Migration et commerce au Cameroun : le cas des Haoussa (XIX-XXe siècles). *Syllabus Review*, 3 (1) : 241-256.

Takou, T. 2015. Guerre, pouvoir et société dans les lamidats peuls du Nord-Cameroun : le cas du lamidat de Ngaoundéré au XIXe siècle. in Salvaing, B. (dir.). *Pouvoirs anciens, pouvoirs modernes de l'Afrique d'aujourd'hui*. Paris, Presses Universitaires de Rennes : 93-106.

Tastevin, Y. P. 2015. Bajaj en Égypte ou la diffusion discrète de l'autorickshaw en Afrique. *Autrepar*t, éditions de sciences Po: 127-146.

Touna, M. 2008. *L'économie camerounaise : pour un nouveau départ*. Yaoundé, éditions Afrédit.

Us-Tchinda, J. 1983. *Les marchandises dites sensibles et courants de fraude dans l'Union douanière et économique de l'Afrique Centrale (UDEAC) : le cas du Cameroun*. Rapport de stage de l'école nationale d'Administration et de Magistrature, Douala, Cameroun.

Wassouni, F. 2009. Les autorités coloniales françaises et l'économie artisanale à Maroua (Cameroun). Bilan historiographique. *Documents pour l'histoire des techniques*, 17 : 149-162.

Wassouni, F. 2011. Mobilités, développement et circulations des savoirs techniques dans l'artisanat africain de la période précoloniale au XXe siècle. L'exemple du secteur du cuir du Nord-Cameroun, in Pilar Gonzalez, B. et Hilaire-Perez, L. (dir.). *Les savoirs-mondes. Mobilités et circulation des savoirs depuis le Moyen Age*. Paris, Presses Universitaires de Rennes.

Wassouni, F. 2016. Elaboration et usages des matériaux dans les sociétés de l'Afrique ancienne : l'exemple du cuir chez les peuples du Nord-Cameroun. *Revue d'histoire des techniques*, vol. V, 1 : 64-77.

Wassouni, F. 2026. Histoire des Techniques en Afrique: une introduction. *Revue d'histoire des techniques*, vol. V, 1: 8-13.