

# VIGIE

BULLETIN  
D'ANALYSE  
STRATÉGIQUE  
ET PROSPECTIVE



N°001 - Décembre 2013



## Motos-Taxis :

UN PHÉNOMÈNE DE SOCIÉTÉ,  
VECTEUR D'INSÉCURITÉ?



Une publication de l'École Internationale des Forces de Sécurité (EIFORCES)

**Directeur de la Publication:**  
G.B. MOHAMADOU HAMADICKO - DG/EIFORCES

**Conseiller à la Rédaction:**  
CD DOUM NDONGO - DGA/EIFORCES

**Coordonateur Général:**  
Pr Wullson MVOMO ELA, Chef du Centre de Recherche et de Documentation de l'EIFORCES

**Coordonateur Technique:**  
C/E ONGOLO Auguste  
Chef Cellule Documentation CRD/EIFORCES

**Comité de Rédaction:**  
Lt/Col TCHINDA MBOUZIKEU Henri  
Dr Robert Marie MBA  
Dr George Alain ETOUNDI MBALLA  
Dr Azabji;  
Dr N. Nyemb, A.  
Dr Afane Ela  
CPP Elie PASSO  
Pr. Alain Didier OLINGA  
Dr. Jean Roger ABESSOLO NGUEMA  
Cécile Annick NGOBO ATEMENGUE  
Leger Félix NTIENJOM MBOHOU

**Equipe technique:**  
OPP Samuel Gervais OBA  
MDL/C ISSA MODIBO

**Traduction:**  
Ernest TAWONG SHEY  
OPP Polycarpe NGUFOR  
OPP Emmanuel NJINI

**Crédit photos:**  
Centre de Recherche et de Documentation/EIFORCES

**Contributions:**  
Hôpital Laquintinie  
Hôpital Central de Yaoundé

**Design et impression:**  
e2c Sarl: Tél : 22 00 09 82  
e2csarl@yahoo.fr

Sommaire .....	02
Staff EIFORCES .....	05
Avant propos .....	06
Editorial .....	07
EIFORCES en bref .....	08

### Actualité de l'EIFORCES .....09 -13

Troisième Session Extraordinaire du Conseil d'Administration de l'EIFORCES.....	09
Premier stage du Diplôme d'Etat-Major des Forces de Sécurité (DEMFS) .....	10
L'EIFORCES au 3 <sup>ème</sup> Congrès de FRANCOPOL .....	11
Atelier pédagogique préparatoire aux sessions de formation pre-EUPST Awae 2014 .....	12 - 13

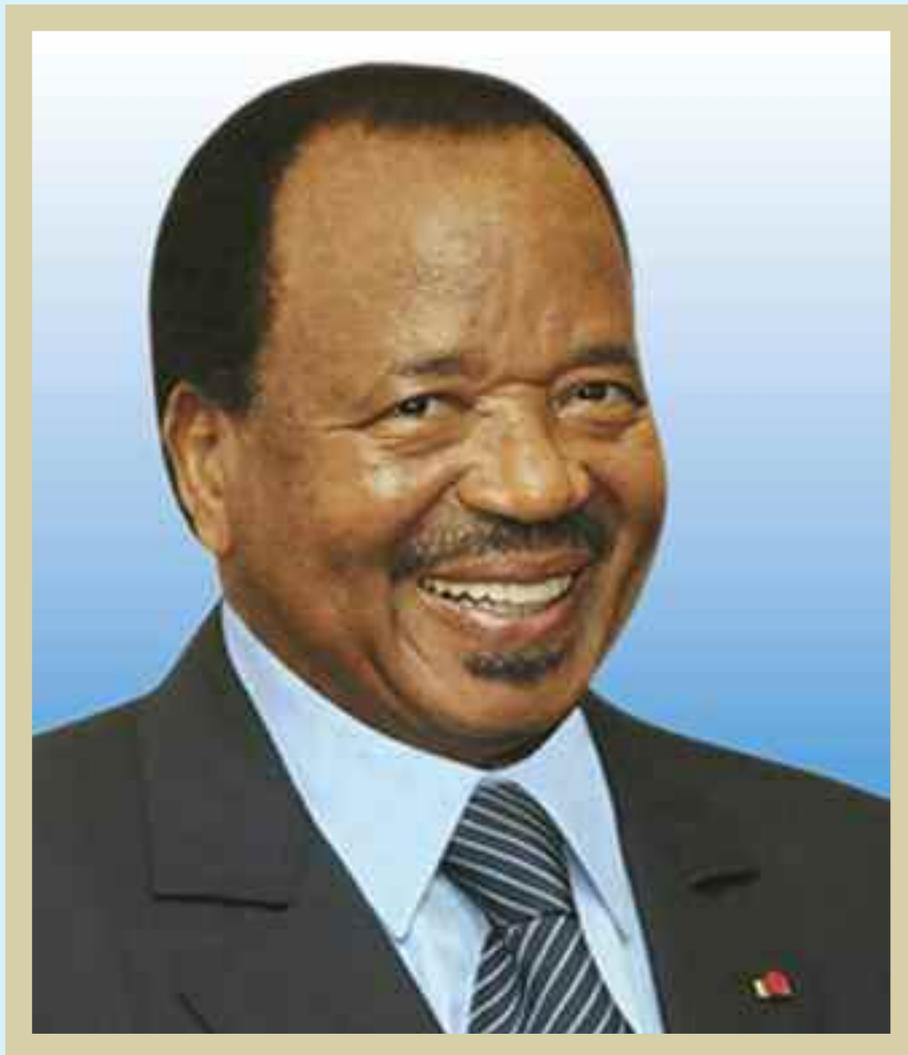
### Dossier: Sécurité intérieure .....14 - 33

Motos-taxis : phénomène de société, vecteur d'insécurité ? .....	14 - 15
Le phénomène des motos-taxis au Cameroun :de l'utilité sociale à la problématique sécuritaire .....	16 - 18
Epidémiologie clinique des accidents routiers dus aux motocyclettes à l'Hôpital Central de Yaoundé. ....	19 - 21
Entretien avec le Directeur de la Sécurité Publique à la Délégation Générale à la Sûreté Nationale .....	22 - 23
La réglementation des motos-taxis au Cameroun :entre nécessité sécuritaire et nécessité sociale .....	24 - 28
Le phénomène de motos-taxis au cœur des nouveaux enjeux sécuritaires au Cameroun .....	29 - 32
Fiche synoptique du phénomène des motos-taxis .....	33

### Dossier Sécurité internationale .....34 - 41

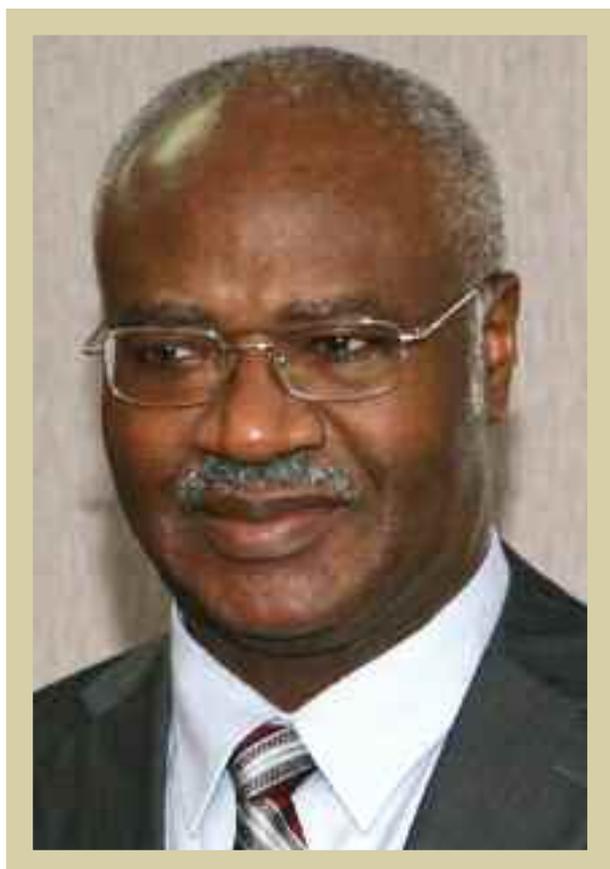
Prospective du terrorisme et du contre-terrorisme en Afrique sub-saharienne : une lecture de l'attaque du Westgate de Nairobi .....	34 - 37
Crise syrienne : enjeux géopolitiques et stratégiques .....	38 - 41





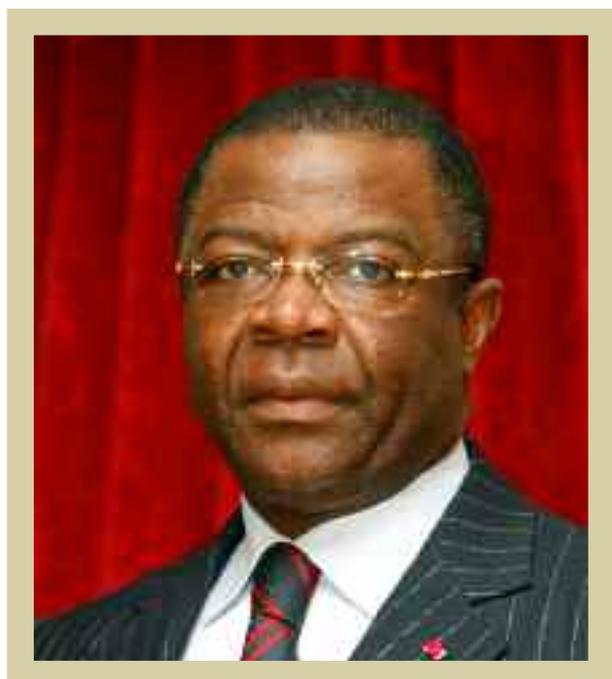
**S.E.M. Paul BIYA**

Président de la République du Cameroun  
Chef Suprême des Forces de Sécurité



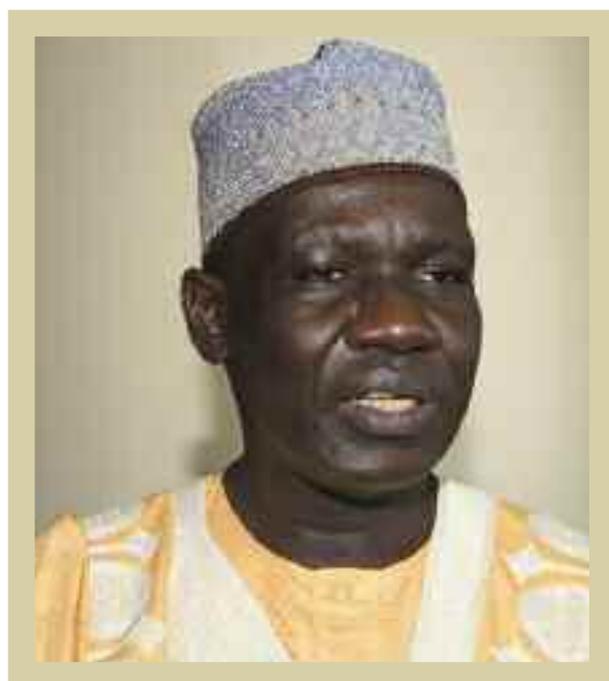
**YANG Philémon**

Premier Ministre, Chef du Gouvernement



**MEBE NGO'O Edgard Alain**

Ministre Délégué à la Présidence chargé de la Défense  
Président du Conseil d'Administration  
EIFORCES



**Alamine Ousmane MEY**

Ministre des Finances  
Tutelle Financière



**Jean Baptiste BOKAM**  
Secrétaire d'Etat chargé de la Gendarmerie  
Co-tutelle Technique



**Martin MBARGA NGUELE**  
Délégué Général à la Sûreté Nationale  
Co-tutelle Technique



**G.B Mohamadou Hamadicko**  
Directeur Général EIFORCES



**CD Patrice DOUM NDONGO**  
Directeur Général Adjoint EIFORCES

# AVANT PROPOS



**G.B Mohamadou Hamadicko**  
**Directeur Général EIFORCES**

L'École Internationale des Forces de Sécurité (EIFORCES) est créée par Décret n° 2008/179 du 22 mai 2008, du président de la République du Cameroun. Elle s'occupe de deux activités principales : la formation des Policiers et des Gendarmes, et la recherche fondamentale dans les domaines liés de la Sécurité Intérieure et les Opérations de Maintien de la Paix.

L'EIFORCES est montée en puissance dans le cadre du renforcement des capacités locales. D'ailleurs, elle s'apprête à recevoir le deuxième contingent du Diplôme d'Etat-Major des Forces de Sécurité (DEMFS) et la première promotion du Brevet de Sécurité Intérieure (BSI). Après l'organisation de séminaires et colloques internationaux, la publication du premier numéro du Bulletin d'Analyse Stratégique et Prospective (BASP) inscrit ainsi la recherche dans la longue durée. Au travers de cet outil, l'EIFORCES amorce une réflexion soutenue sur les préoccupations quotidiennes de nos Etats. Considérant que les questions

de sécurité intérieure permettent d'anticiper sur celles portant sur la sécurité internationale, notre école se constitue en "VIGIE"

Aussi se met-elle au service des Forces de Sécurité ainsi que des acteurs de la société civile, par la dissémination et la divulgation des informations pertinentes

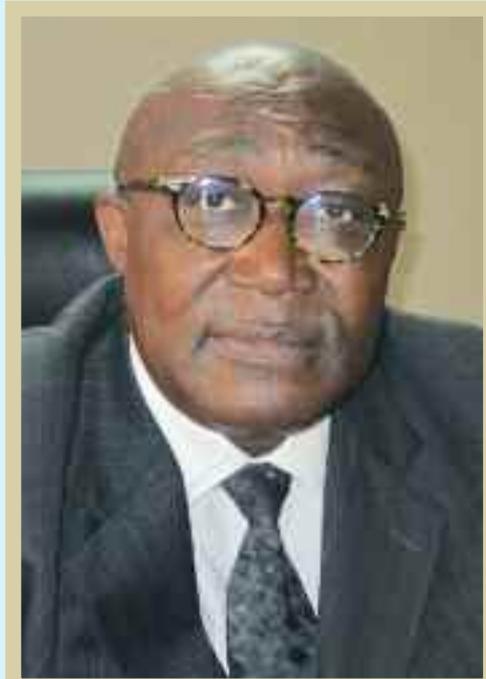
dans le domaine de la Sécurité Intérieure et des Opérations de Maintien de la Paix. La parution du présent numéro du BASP annonce d'autres publications, comme celle de la Revue Africaine de Sécurité Internationale (RASI), dont le premier numéro sera spécialement consacré aux Actes du Colloque International sur la Sécurité Intérieure, organisé par l'EIFORCES.

Notre Centre de Recherche et de Documentation se tient à la disposition du public, afin de recueillir les remarques et suggestions susceptibles d'améliorer le contenu et la qualité du BASP.

Sur ce, bon vent au Bulletin !

# EDITORIAL

## LE TEMPS DE LA RÉFLEXION !



**Pr Wullson Mvomo Ela  
Chef du Centre de Recherche et  
de Documentation / EIFORCES**

**S**i le statut et le rôle de l'EIFORCES constituent le référentiel de l'activité de recherche engagée dans le cadre de son Centre de Recherche et de Documentation, ses missions viennent d'être rappelées à bon escient par son Directeur Général, à savoir : la formation, et la recherche fondamentale dans les domaines de la Sécurité Intérieure et des Opérations de Maintien de la Paix. D'où l'initiative prise par l'Institution, de proposer un instrument de réflexion et de veille qui permette de comprendre, en les décryptant, les problématiques structurantes liées à la sécurité et à l'insécurité aux échelles nationale, sous-régionale, continentale et globale.

D'abord, option a été prise d'accorder une importance significative aux menaces émergentes, sans toutefois récuser la portée des menaces traditionnelles. En effet, l'ordre thématique qui structure la publication de ce numéro inaugural du BASP saisit, dans un dossier consacré au « phénomène de motos-taxis », l'une des préoccupations majeures du moment au plan de la sécurité intérieure au Cameroun, comme ailleurs en Afrique. Au travers d'une approche multi-variée de ce phénomène, les différents auteurs en soulignent à la fois l'utilité socio-économique, et l'affinité élective avec une insécurité protéiforme. L'étude de la prise d'otages au Kenya et celle de la crise syrienne, résumant quant à elles les problématiques du terrorisme d'une part, et des conflits internes internationalisés d'autre part, dans

un monde globalisé où l'insécurité semble se diffuser au fur et à mesure que s'assouplissent les paradigmes de la « frontière » et du « territoire ». C'est dire que la recherche ainsi engagée consiste aussi bien à saisir des processus sociaux inscrits dans la longue durée, qu'à comprendre ce qui se joue dans l'événement, dans une optique stratégique et prospective.

Ensuite, l'objet de cette première parution du Bulletin consiste également à présenter l'EIFORCES aux publics national et international, en tant que pôle pertinent de la recherche dans les

domaines liés de la Sécurité intérieure et des OMP. En effet, si le BASP se veut un outil d'aide à la décision pour ceux qui sont à la tête des Etats, au Cameroun, en Afrique et dans le monde, il se pose aussi comme un instrument de sensibilisation pour des populations souvent en mal de culture stratégique. Ce numéro du Bulletin, tout comme ceux qui lui succéderont, reflète en somme, le souci partagé d'analyser les phénomènes de sécurité et d'en anticiper les effets induits, tout en se gardant d'une sorte de rage de conclure. Cela risquerait de bousculer des certitudes!

Enfin, en raison des potentielles divergences d'interprétations des faits mobilisés, nous en appelons à l'indulgence des uns et des autres. Nous comptons également sur notre lectorat pour améliorer la qualité du Bulletin, ainsi que la réflexion qui y sera patiemment menée, au fil du temps.

# EIFORCES EN BREF



## EIFORCES

L'EIFORCES est un établissement public administratif de droit camerounais, doté d'une personnalité juridique et financière.

## Localisation

Siège social : Yaoundé/Ngoussou

## Textes organiques

Décret n°2008/179 du 22 mai 2008 portant création de l'EIFORCES ;

Décret n° 2012/307 du 25 juin 2012 sur les modalités d'organisation et de fonctionnement.

## Missions

**Formation et recherche** dans les domaines du Soutien à la Paix et de la Sécurité.

## Types de formation

Préparation au Diplôme d'Etat-major des Forces de Sécurité (DEMFS)  
Préparation au Brevet d'Etudes Supérieures des Forces de Sécurité (BESFS).

## Structure

**Un Conseil d'Administration présidé par le Ministre de la Défense.**

**Membres :** le Ministre des Relations Extérieures, le Secrétaire d'Etat en Charge de la Gendarmerie Nationale, le Délégué Général à la Sureté Nationale, les Représentants de la Présidence de la République, des pays partenaires et Organisations (ONU, Union Européenne, Union Africaine, CEEAC, UEMOA...).

**Une Direction Générale.** Elle a à sa tête un Directeur Général assisté d'un Adjoint, des Conseillers Techniques, des Directeurs, des Chefs de Divisions...

**Des organes consultatifs.**

*EIFORCES: «Un outil au service de la paix et la sécurité du continent Africain»*

## ACTUALITÉ DE L'EIFORCES



### Troisième Session Extraordinaire du Conseil d'Administration de l'EIFORCES

**Le Ministre Délégué à la Présidence de la République chargé de la Défense, Edgard Alain MEBE NGO'O a présidé une session extraordinaire du Conseil d'Administration de l'EIFORCES le 17 Septembre 2013 au Palais des Congrès de Yaoundé.**

**A**utour de lui étaient réunis le Délégué Général à la Sûreté Nationale, **Martin MBARGA NGUELE**, le Chef d'Etat-Major Particulier du Président de la République, le **Général de Brigade Emmanuel AMOUGOU**, le **Directeur Général de l'EIFORCES**, le **Général de Brigade MOHAMADOU HAMADICKO**, les représentants des Organisations Internationales et du Corps Diplomatique, les autres membres du Conseil d'Administration ainsi que des différents Corps de Sécurité.

Après la lecture du Procès-verbal du deuxième Conseil d'Administration et l'état des réalisations des recommandations dudit Conseil, il a été question de l'examen et de la validation des comptes du budget 2012 ; de l'examen de validation du budget-programme 2013-2015 ; de l'examen du tableau unique des effectifs, du statut du personnel, du projet des nominations et du traitement de la question du règlement intérieur, ainsi que celle des dotations.

Le Conseil d'Administration, ayant pris acte du rapport d'activités présenté par la Direction Générale, a arrêté les comptes de l'exercice budgétaire 2012 traduit par un résultat comptable positif.

Après examen et adoption de l'ordre du jour, le Conseil a adressé ses félicitations à la Direction Générale et l'a encouragée à poursuivre l'amélioration du cadre de travail de l'EIFORCES pour son épanouissement et sa montée en puissance.

## ACTUALITÉ DE L'EIFORCES



### Premier stage du Diplôme d'Etat-Major des Forces de Sécurité (DEMFS)

**Ce stage s'est tenu du 15 avril au 31 juillet 2013 dans les locaux de l'EIFORCES à Ngouso. Il a connu la participation de 15 stagiaires venus des pays suivants: Cameroun (08 stagiaires), Côte d'Ivoire (01); Burkina Faso (01) ; Gabon (01) ; Congo (01); République Démocratique du Congo (01); Tchad (01) ; Togo (01).**

Les enseignements portaient sur l'environnement de l'Officier d'état-major, adjoint opérationnel, puis sur les connaissances générales et interministérielles.

La cérémonie de clôture s'est déroulée au Palais des Congrès de Yaoundé, sous la présidence du Ministre de la Défense, PCA du Conseil d'Administration de l'EIFORCES. Il était entouré à cette occasion des hauts gradés, Officiers Généraux et Officiers Supérieurs des Forces de

Défense camerounaises, des membres du Corps Diplomatique et des Représentants des Organisations Internationales partenaires de l'EIFORCES. Dans son discours de circonstance, le Ministre de la Défense a interpellé les stagiaires finissants en ces termes :

*« ...M'adressant à présent à vous, lauréats de ce jour, je voudrais vous dire, que votre sortie diplômante soit sans doute un moment d'apothéose qui vient couronner vos efforts communs et individuels, en vue du renforcement des capacités de l'Afrique et de vos pays respectifs dans le domaine de la sécurité et des Opérations de Soutien à la Paix.*

*Mais je ne saurais trop vous exhorter à ne pas dormir sur vos lauriers, plutôt à rester vigilant, à capitaliser et à renouveler sans cesse vos acquis pour rester efficaces dans vos analyses et vos actions en faveur de la Sécurité et de la Paix. Ceci, afin d'être les dignes ambassadeurs dont l'EIFORCES a besoin pour son rayonnement international... »*



L'EIFORCES au 3<sup>ème</sup> Congrès de FRANCOPOL

**L'**École Internationale des Forces de Sécurité (EIFORCES), la Délégation Générale à la Sûreté Nationale (DGSN), l'École Nationale Supérieure de Police de Yaoundé (ENSP) et le Centre d'Instruction et d'Application de Police de Mutengene (CIAP Mutengene); nouveaux membres de FRANCOPOL à l'issue du 3<sup>ème</sup> Congrès



International de cette organisation tenu du 15 au 17 novembre, 2013 à Mons en Belgique

## Partenariat EIFORCES - COESPU

**P**artenariat Ecole Inter-nationale des Forces de Sécurité (EIFORCES) de Yaoundé et le Center of Excellence for Stability Police Units (COESPU) de Vicenza en Italie.



Le groupe de stagiaires du CPM10 autour du Professeur Wullson MVOMO ELA de l'EIFORCES, au sortir de son cours sur «L'analyse géopolitique et les opérations de soutien à la paix, le 25 Octobre 2013.

## ACTUALITÉ DE L'EIFORCES



### Atelier pédagogique préparatoire aux sessions de formation pre-EUPST Awae 2014

**L'EIFORCES résolument engagée dans le vaste chantier du renforcement des capacités africaines de maintien de la paix et de la sécurité initié par l'Union Européenne.**

**D**u Lundi 04 au Vendredi 08 Novembre 2013, il s'est tenu dans les locaux provisoires de l'EIFORCES (ECOLE INTERNATIONALE DES FORCES DE SECURITE) sis au quartier NGOUSSO à Yaoundé-Cameroun, l'Atelier de Préparation des Contenus Pédagogiques des sessions de formation du projet "EUPST AWAE 2014" (European Union Police Services Training).

Cet atelier préparatoire qui a bénéficié du soutien matériel et financier de la Coopération Française, a rassemblé les 30 formateurs pressentis pour l'encadrement de deux exercices prévus du 24 Mars au 04 Avril 2014 pour le 1er et du 14 au 25 Avril 2014 à AWAE, localité du Département de la Mefou et Afamba dans le Centre, pour le deuxième.

Il a été animé, sous la supervision du Directeur Général de l'EIFORCES MOHAMADOU HAMADICKO, par le colonel ENGOLO ELA Thomas de la Gendarmerie du Cameroun, en sa qualité de Directeur d'Exercice (DIREX). L'équipe a bénéficié de l'assistance des LT-Colonels MAUMY et GRANIER et du Chef d'Escadron TAVERNIER de la Gendarmerie Française, en leur qualité de Conseillers Techniques auprès du Directeur Général de l'EIFORCES.

Répartis en différents ateliers, les participants constitués d'Officiers et Sous-Officiers de la Gendarmerie camerounaise et des fonctionnaires de Police de la Sureté Nationale du Cameroun, ont planché en Comités Techniques sur la mise en place imminente des formations et des exercices communs dans les domaines concernant :

- La Planification et la Conduite des Missions de Police dans le cadre d'une Opération de Soutien à la Paix sous un mandat international ;
- Les Enquêtes de Police Judiciaire ;
- Les Interventions diverses ;
- Le Maintien et le Rétablissement de l'Ordre en Situation Dégradée ;
- Le Contrôle, l'Accompagnement et le Conseil d'une Force de Police Locale ;
- Les Droits de l'Homme liés aux questions de Genre et de la Protection des Groupes Vulnérables.

08 Officiers Supérieurs à savoir : le Colonel ENGOLO ELA Thomas, les Commissaires Divisionnaires ASSIGA Thomas, et ASSA'A Eric Che; les Lieutenants Colonels MAUMY Cauvin (France) et ENOW Joseph EYONG, NKOALA MALA Valère, ONANA BENE François et le Chef d'Escadron ONGOLO Auguste, ont planché au sein de la composante Etat-major intégré. Leur rôle a consisté à identifier les meilleures



pratiques pour la mise en œuvre et les mécanismes de fonctionnement d'un PC adapté, les liaisons et la coordination dans un contexte de planification et de conduite des Missions de Police en Opération de Soutien à la Paix sous Mandat International.

Après des discussions empreintes de franchise, les normes d'engagement proposées dans le thème soumis à leur examen, ont été réajustés dans l'optique de parvenir à l'organisation et à la réalisation d'un exercice réaliste, portant sur un pays imaginaire d'Afrique, fragilisé en raison d'une période de crise intérieure de plusieurs années.

La Division des Enseignements Fondamentaux a, de son côté, travaillé dans la mise en place des stages FPU 2 (Formed Police Unit) et SPE (Spécial Police Unit). Dans l'optique de la préparation d'EUPST, ce stage combiné a pu réunir une FPU traditionnelle à vocation du maintien de l'ordre et une SPE constituée d'une équipe projetable d'experts en investigation (EPEI), d'une équipe NEDEX (Reconnaissance Explosif) et d'une équipe de protection rapprochée.

Après une session commune de mise au point, chaque spécialité s'est réunie séparément. La partie Maintien de l'Ordre sous la direction du Chef d'Escadron TAVERNIER (Conseiller Technique Maintien de l'Ordre), assisté du Chef d'Escadron NDJOYA MOUTAPBEMO, et la partie SPE sous la supervision du Lieutenant-Colonel GRANIER et du Commissaire de Police Principal IYA IBRAHIMA. Chaque cellule a préparé la formation à venir dans chaque spécialité

pour mettre au point les différentes séances dans l'optique d'EUPST.

Cette action s'est étendue avec l'entrée en jeu de deux formateurs en informatique et infographie, les maréchaux des logis chef ISSA MODIBO et ETOUKE EKANGO, qui ont pu mettre en place à titre expérimental, un réseau informatique en assurant par la même occasion, son fonctionnement pour la gouverne de l'ensemble des participants.

Cet échange d'expertise policière spécialisée en matière d'intervention en situation de crise, s'est déroulé dans un climat de saine émulation et de compréhension mutuelle entre les participants.

En rappel, le projet EUPST, financé par l'instrument de stabilité de l'Union Européenne, vise à renforcer les capacités de Soutien à la Paix au profit des pays africains, au travers des Stages d'Entraînements Multinationaux. Ce projet destiné à promouvoir des standards communs en matière du Maintien de la Paix, comporte plusieurs exercices en Europe, mais aussi en Afrique au bénéfice des Forces de Police et de Gendarmerie des pays francophones.



**C/E Auguste ONGOLO**  
 Chef de la Cellule de Documentation de  
 l'EIFORCES

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTÉRIURE



### Motos-taxis : phénomène de société, vecteur d'insécurité ?

#### Les termes du débat

Véritable phénomène social de l'ère contemporaine, les motos-taxis ont connu un essor fulgurant dans de nombreux pays d'Afrique subsaharienne au lendemain des années 1990. Elles se sont imposées comme moyen de transport presque incontournable dans nos cités, et davantage dans les zones reculées. Positivement appréciées pour leur caractère pratique, les motos-taxis sont aussi malheureusement accusées à tort ou à raison de véhiculer une certaine insécurité. Leur existence traduit pourtant une nécessité circonstancielle exprimée par les populations. Des "bend-skin"<sup>1</sup> au Cameroun, "zémidjan"<sup>2</sup> ou "zems" au Bénin, "Oléyia"<sup>3</sup> au Togo ou "kaboukabou" au Niger, les motos-taxis sont devenues en moins de vingt ans un véritable indicateur des modes de vie, recrutant dans les mêmes couches de la population, suscitant les mêmes interrogations, et créant les mêmes problèmes face aux administrations publiques. Par définition, tout véhicule d'autopropulsion à deux roues, sans remorque, affecté au transport public de

personnes est considéré comme une moto-taxi. Leur prolifération a été le fruit de multiples facteurs : crise économique, montée du chômage, entrée sur les marchés africains de motos d'origine asiatique relativement moins chères, multiplication des usines locales de montage de motos, prolifération non contrôlée des entreprises de vente de motos et de leurs pièces détachées... Souvent instrumentalisées par un certain nombre d'entrepreneurs politiques et/ou économiques, les motos-taxis s'écartent de la tendance générale observée dans les pays industrialisés en matière de transport urbain, où l'heure est plutôt à la promotion des transports en commun dans un souci à la fois économique, écologique, et surtout sécuritaire

#### Motos-taxis : acteurs d'une insécurité multiforme

Les moto-taximen sont à ce jour considérés comme des acteurs (qu'ils en soient auteurs ou victimes) de l'insécurité dans nos pays. Deux catégories d'acteurs se distinguent. Facilement manipulables par les hommes politiques en mal de popularité, les motos-taximen de la première catégorie sont lettrés mais revanchards, parfois prompts à troubler

<sup>1</sup> Selon Célestin KAFFO, Pierre KAMDEM, Basile TATSABONG et Louis Marie DIEBO coauteurs de l'article intitulé « l'intégration des "motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne » "Bend skin" est une expression tirée du « pidgin » (anglais local) et désigne une danse traditionnelle de l'Ouest Cameroun

réputée pour la frénésie de son rythme et la position courbée des danseurs. Les premières marques de motos utilisées par les conducteurs de mototaxis, ayant le siège surélevé, donnaient au passager transporté une position semblable à celle des danseurs de "bend skin". Aujourd'hui, ce mot désigne non plus seulement la moto au siège surélevé, mais toute l'activité..

<sup>2</sup> Selon TUBLU Komi N'kégbé Fogá dans l'article intitulé « Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ? », "Zemidjan" signifie « emmène-moi vite » en langue fon du Bénin..

<sup>3</sup> "Oléyia" selon la même source signifie « tu y vas ? » en langue éwé du Togo.



l'ordre public. Ils agissent le plus souvent en groupe pour bénéficier de l'effet de masse. Frondeurs et insensibles aux menaces des pouvoirs publics, ils cultivent un solide esprit de solidarité. Leur force réside dans le désordre qui existe au sein de la corporation et leur permet d'évoluer impunément en marge de la légalité. La deuxième catégorie est constituée de jeunes gens illettrés pour la plupart, ne jouissant donc pas d'un large éventail de possibilités d'emploi. Cette catégorie est infiltrée par des individus sans foi ni loi, qui offrent volontiers leurs services aux malfrats, très souvent pour le renseignement et pour l'exfiltration des bandits après les braquages. Par ailleurs, les moto-taximen sont impliqués dans une bonne majorité des accidents de la circulation survenus en zone urbaine. Au plan sanitaire, entre 3000 et 5000 sinistres causés par les accidents de la route impliquant notamment les conducteurs de motos-taxis seraient enregistrés chaque année<sup>4</sup>. À cela s'ajoute le refus de ces derniers de se conformer à la législation en vigueur sur les pièces afférentes à la détention et à la mise en circulation des motos. Ils mettent ainsi en péril leurs passagers et autres usagers, dont les recours en cas de dommages sont difficilement réparables par les assurances.

### Motos-taxis : une opportunité à saisir malgré tout.

L'activité des motos-taxis reste cependant une opportunité à saisir pour des Etats en développement comme le Cameroun. Et ce, en dépit de ses effets induits au plan

sécuritaire. Le Président de la République, S.E.M. Paul Biya le rappelait d'ailleurs en invitant les administrations concernées à organiser la profession, et à sensibiliser les acteurs sur les divers enjeux liés à l'activité des motos-taxis. Des mesures ont été prises dans ce sens. Elles restent cependant à renforcer et à parfaire. Le déficit d'organisation de cette corporation, dont les affinités électives avec la criminalité semblent avérées, a largement contribué à en ternir l'image. Réalisant son importance en termes de création d'emplois et de retombées financières, le Cameroun, tend à assainir le secteur. Pourvu que les textes pris soient effectivement appliqués. D'où l'importance du rôle de mobilisation et de veille, d'encadrement et d'éducation, que devraient jouer les syndicats œuvrant dans ce secteur d'activité. Ce dernier sera déterminant pour montrer à leurs adhérents le bien fondé du respect de la réglementation. Les autorités municipales, en liaison avec les autorités administratives, et appuyées par les forces de maintien de l'ordre, devraient elles-aussi s'investir pour mettre en application les nouveaux textes, afin que soit mieux contrôlée cette activité devenue au fil des ans, une menace sérieuse à l'ordre public. Tout le monde y gagnerait, et l'expérience camerounaise pourrait alors utilement servir aux autres pays d'Afrique qui font face au même type de menace./.



Lieutenant-colonel TCHINDA MBOUZIKEU Henri

Breveté du Cours Supérieur Interarmées de Défense  
CSID, Ecole de guerre du Cameroun) 4ème promotion 2008/2009

Chef Service emploi et structure  
Gendarmerie Nationale

<sup>4</sup> Source : <http://www.kiraworld.com/societe/le-cameroun-cherche-a-maitriser-l-importation-et-l-afflux-des-motos-a-des-fins-de-transport-public>.

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTÉRIEURE



### Le phénomène des motos-taxis au Cameroun : de l'utilité sociale à la problématique sécuritaire

Dans presque toutes les villes du Cameroun, le déficit de transports publics a cédé la place aux motos-taxis qui se sont imposées comme un moyen de déplacement désormais indispensable pour desservir les zones difficilement accessibles. Douala, agglomération deux fois millionnaire, principale ville et poumon économique du Cameroun, a vu les *bendskins*<sup>5</sup> (appellation locale des motos-taxis) se déployer progressivement jusqu'à devenir, en une décennie, un des principaux modes de transport public.

Le problème que pose ce mode de transport peut être diversement interprété. D'emblée, il permet de faciliter la mobilité des personnes là où le mode de transport traditionnel au Cameroun (taxi) est absent. Cette réalité sociale est également utilisée comme un instrument de réjouissance, sinon de propagande politique, selon ceux qui en sont demandeurs... Ce mode de transport est aussi, comme on peut le constater, pourvoyeur d'emplois et une source d'occupation pour bon nombre de jeunes au chômage. Vu sous un autre angle, le phénomène de moto-taxi est de plus en plus assimilé à une source d'insécurité et de trafic de tous genres. Dès lors, deux questions peuvent être posées : Comment réguler et normaliser ce phénomène pour l'insérer dans l'espace urbain et en faire un métier ? Que faire pour empêcher l'instrumentalisation de l'usage des motos-taxis et en diminuer les risques d'insécurité induits ?

<sup>5</sup> Le terme est issu de l'association des mots anglais bend et skin et peut se traduire en pidgin (anglais local) par « penches-toi ». Son usage proviendrait de la position surélevée du passager sur les premiers engins exploités, obligeant ainsi le passager à se pencher pour s'accrocher au conducteur.

## Les motos-taxis au Cameroun, un mal nécessaire ?

Le bendskin est un secteur important en termes de fourniture d'emplois pour les jeunes, malgré la précarité sous-jacente. Bien que les arguments soient diversifiés en faveur ou en défaveur de ce métier, il permet à sa manière de résorber le taux de chômage dans un pays comme le Cameroun, où la crise de l'emploi prend des proportions de plus en plus dramatiques. En 1997, le nombre de moto-taximen était estimé à 9 000. En 2003, l'activité représentait environ 30 000 emplois directs (conducteurs), soit deux fois plus que l'ensemble des autres modes de transport public réunis (autobus, minibus, taxis et transporteurs clandestins). A côté des emplois directs, beaucoup de petits métiers ont été créés : mécaniciens et petits réparateurs, colleurs de roues, vendeurs de pièces détachées et de lubrifiant, pompistes... Pour la seule ville de Douala, on y dénombre plus de 50 000 conducteurs de ces engins. L'acquisition d'une moto fait appel à des capitaux propres, à des aides familiales, ou encore à des circuits de financement informel. A Douala et Yaoundé, le revenu moyen journalier d'un conducteur de moto-taxi varie entre 3000 et 4000 F CFA. Ce qui atteste de l'importance du poids économique de cette activité. Cette activité encore faiblement encadrée nourrit son homme et permet un tant soit peu d'apaiser des remous sociaux consécutifs à la misère matérielle et morale ambiantes.

Par ailleurs, le développement de l'activité des motos-taxis aura permis de renforcer les échanges économiques entre le Cameroun et certains pays asiatiques. Des pays asiatiques producteurs de motos (Chine, Japon, Corée) ont pu augmenter leurs échanges commerciaux avec le Cameroun du fait de l'importation des ces engins. Dans certaines grandes villes du pays, des entreprises locales se sont spécialisées dans la commercialisation de motos neuves. Une usine de montage a notamment été construite à Douala.

En outre, les motos-taxis s'imposent comme un mode de transport indispensable pour les zones difficiles, mal desservies et peu praticables. Dans une agglomération comme Douala, où le réseau routier est fortement dégradé, il est difficile de dénier aux motos-taxis le rôle de « facilitateur » qu'elles jouent au quotidien. Cette mobilité à la demande favorise une certaine proximité avec les individus qui les empruntent, et engendre par ailleurs de nouvelles formes de familiarité, qui peuvent aller au-delà du simple transport. Les risques sont alors grands lorsque cette flexibilité dans le parcours donne la possibilité au



client de se faire conduire jusqu'à son domicile. La quotidienneté de cette proximité n'est pas toujours sans conséquence dans les habitudes, et peut entraîner des cas d'indélicatesse de la part des conducteurs des motos-taxis.

### Le bendskin : un secteur potentiellement propice au désordre urbain !

Secteur d'activité faiblement réglementé (du moins au plan pratique), les motos-taxis peuvent être à l'origine de beaucoup d'accidents de la circulation. Des conduites irresponsables, et la méconnaissance du code de la route participent à la dangerosité de ce secteur. Il n'est pas rare de croiser des motos-taxis doublant par la gauche, ou prenant à contre-sens les ronds-points ou les bretelles des voies express. La majorité des conducteurs qui exerce n'a aucune formation en la matière. En 2012, à Bertoua, l'on comptait plus de 3.000 motos-taxis sans permis de conduire. Le nombre d'accidents touchant les clients des motos-taxis est très important. Dans la ville de Douala, l'hôpital Laquintinie a reçu tellement d'accidentés par moto en 2007, que l'un de ses pavillons est de nos jours baptisé « pavillon Bend-skin ». Ce nom traduit la gravité de l'insécurité routière y afférente. Dans le même hôpital, et selon les statistiques de 2011, sur les 16 000 patients admis au service des urgences, 2311 étaient des victimes d'accidents causés par des motos-taxis. Cette description somme toute inquiétante permet de déceler deux malaises. Le premier malaise traduit une auto-flagellation dont sont responsables des hommes et des

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTÉRIEURE



Activité dangereuse d'un conducteur de moto-taxi transportant du carburant frelaté

femmes avertis. Le déficit de réglementation, et une volonté timide de structurer ce secteur laisse libre cour à « l'irresponsabilité collective » qui prévaut aujourd'hui. Le deuxième malaise est lié à l'exode rural. Bon nombre de jeunes qui on investi ce milieu viennent pour la plupart des villages. Le désœuvrement, l'absence des moyens de rétention dans des zones rurales de moins en moins attractives, la faible volonté des pouvoirs publics de réduire la pénibilité du travail, ouvrent un espace sans fins aux jeunes déboussolés, dont la seule issue (la plus facile peut-être) reste le plaisir de fanfaronner sur une moto, tout en y tirant un moyen de subsistance.

### Un secteur parallèle au développement de la délinquance urbaine

Parce que les règles du jeu ne sont pas établies dès le départ, et parce que la socialisation de ce phénomène n'est pas faite, l'ingéniosité de ceux qui profitent de ces engins passe-partout, est souvent mise au service de la délinquance. Tout en condamnant ces actes délictueux, il faut reconnaître les failles même de l'urbanisation de nos villes. Rien ne permet de localiser ou de retrouver le fauteur de trouble, les systèmes d'alerte, les dessertes et autres moyens de mobilité étant très peu développés. Le fond du problème n'est pas tellement l'effet

final de l'acte, mais d'abord la responsabilité des pouvoirs publics, qui ont jusqu'ici opté pour le management par la carotte, avec quelques actions d'éclats ici et là.

Enfin, les motos-taxis mettent les pouvoirs publics à la croisée des chemins. Trois types de management sont envisageables : le management par la carotte, le management par la communication et le management par le bâton. Quel mode de management choisiront les pouvoirs publics pour réguler le phénomène ? Comment réduire la montée de la délinquance liée à ce phénomène, sans apporter des solutions fortes aux problèmes du chômage et de la réinsertion sociale des jeunes désœuvrés ? Comment combattre une réalité sociale que les pouvoirs publics eux-mêmes entretiennent quotidiennement par un mélange de genre, en invitant constamment le phénomène décrié à jouer dans les batailles idéologiques, et à prendre de ce fait les faiseurs de loi en otage ? Tel est le dilemme que pose aujourd'hui le phénomène des motos-taxis au Cameroun.

Tel est le dilemme que pose aujourd'hui le phénomène de taxi-moto au Cameroun.

Dr Robert Marie MBA  
Université de Yaoundé I





## Epidémiologie clinique des accidents routiers dus aux motocyclettes a l'Hôpital Central de Yaoundé.

Les accidents de la route (AR) constituent une cause majeure de morbi-mortalité dans le monde selon les rapports de l'Organisation Mondiale de la Santé. Récemment, des études rapportent l'implication grandissante des véhicules motorisés à deux roues dans les causes des AR en Chine et en Afrique subsaharienne. D'ou notre étude qui se propose d'identifier les caractéristiques démographiques des victimes d'AR impliquant les motos-taxis, de rapporter les mécanismes de ces accidents, de décrire les lésions initiales et leur gravité. Transversale et descriptive, notre étude porte sur une période allant du 1er juillet au 31 décembre 2008. Le lieu de l'étude est Yaoundé, capitale du Cameroun. Son cadre est le Centre de Coordination de l'Accueil et des Urgences de l'Hôpital Central de Yaoundé (CCAUY).

Il a été prescrit de recueillir à l'admission : l'identité, l'âge et le sexe du patient ; la date, l'heure, le lieu et les circonstances de survenue de l'accident, ainsi que le mode de transport à l'hôpital. Certains facteurs comme le port du casque, la souscription à une assurance de responsabilité civile

et le nombre de passagers transportés par le conducteur au moment de l'accident ont été relevés. Le bilan lésionnel initial a été fait à l'admission des blessés. Les lésions ont été réparties, selon les régions corporelles de l'Injury Severity Score (ISS). La gravité est déterminée selon le code Abreviated Injury Scale (AIS), les scores ISS et le Glasgow Coma Score (GCS). Nous avons inclus par échantillonnage consécutif, toute personne victime d'un AR impliquant au moins une motocyclette, admise et prise en charge au CCAUY. Sont exclues, les victimes d'un AR impliquant des motocyclettes non utilisées dans un but commercial, et les victimes d'AR impliquant des motocyclettes initialement prises en charge dans d'autres hôpitaux.

### Résultats de l'étude

Des 1260 victimes d'AR reçues pendant la période de l'étude, 35,6 % (soit 448) sont impliquées dans un AR de motocyclette, constituant ainsi notre population d'étude. Cet échantillon est constitué de 306 hommes et de 142 femmes, soit un sex-ratio de 2,2. L'âge des blessés varie de 4 mois à 77 ans, avec une moyenne d'âge de 24,1 ans. La tranche d'âge de 15 – 30 ans est la plus représentée (fig.1). Les blessés de 15 à 45 ans constituent 69,2 % de notre échantillon. Les passagers représentent 44,2% des blessés ; 37,3% sont des piétons renversés par une motocyclette, et 18,5% (soit 83), sont des conducteurs de

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTÉRIEURE



motocyclette. 41,3 % des blessés sont élèves, étudiants ou cadres moyens. 40,2% sont soit des ménagères, soit des sans emploi. On ne retrouve aucun conducteur ou passager d'automobile dans notre échantillon.

### Les facteurs de risques

Aucune des 448 victimes recensées dans cette étude ne portait de casque au moment de l'accident de la route. Aucun conducteur de motocyclette n'a reconnu avoir souscrit une assurance responsabilité civile. Seuls 28,9% (soit 24) des conducteurs détenaient un permis de conduire. 92,4% (183) des passagers blessés étaient en surcharge au moment de l'accident. 50,2% ont été blessés au cours d'une collision entre une motocyclette et un autre véhicule. 89,2% des blessés ont été transportés par des témoins de l'accident et 2% par les secours médicalisés.

### Au sujet des lésions

394 patients (87,9%) présentent des lésions de S6 (revêtement cutané). Ces lésions de S6 siègent dans 58,1% des cas au niveau des membres, dans 22,6 % des cas au niveau de la tête et dans 15,9% des cas au niveau de la face. La région S1 (tête et cou) est atteinte chez 218 blessés, soit 48,7 % des cas; la région S2 (face) chez 29 blessés, soit 6,5 % des cas ; la région S3 (thorax) chez 56 blessés, soit 12,5% des cas ; la région S4 (abdomen et contenu pelvien) chez 14 blessés, soit 3,2 % des cas et la région S5 (membres) chez 95 blessés, soit 21,2% des cas. 62,9% des patients (soit 282) ont un ISS inférieur à 16 ; 25,3% d'entre eux ont un ISS entre 16 et 19, et 11,8% des patients ont un ISS supérieur ou égal à 20. 268 patients, soit 59,9%, ont un niveau de conscience normal avec un score de Glasgow égal à 15/15. 77 patients, soit 17,2 %, ont un traumatisme crânien léger avec un Score de Glasgow compris entre 14

et 13. 60, soit 13,3% d'entre eux, ont un traumatisme crânien modéré avec un Score de Glasgow entre 9 et 12 ; enfin 43, soit 9,6 % de patients, présentent un traumatisme crânien grave avec un score de Glasgow inférieur ou égal à 8.

### Mortalité

27 patients sont décédés, soit une mortalité de 6%. L'âge des patients décédés varie entre 6 et 65 ans, avec une moyenne d'âge de 30,2 ans. En fonction de la place occupée sur la motocyclette durant l'AR, on a noté parmi les décédés : 16 conducteurs et 11 passagers. Les patients décédés présentaient des lésions de S5 dans 28,6% des cas ; des lésions de S1 et de S6 étaient retrouvées dans la proportion identique de 23,8% ; les lésions de S3 étaient retrouvées dans 12,7 % des cas ; les lésions de S4 étaient retrouvées dans 7,9% des cas et les lésions de S2 dans 3,2% des cas. Tous les patients décédés avaient un ISS supérieur à 20 et un Score de Glasgow inférieur ou égal à 8 à l'admission.



## Commentaire

Notre étude montre une incidence de 35,6% d'AR dus aux motocyclettes à Yaoundé. Cette incidence est supérieure à celle décrite en Chine en 2004 (22,8%) et à celle rapportée au Nigéria par Solagberu et al. en 2006 (27,20%). Ceci confirme l'importance croissante de la traumatologie liée aux AR impliquant les motocyclettes dans les pays africains et certains pays émergents. Bien que tous les âges soient représentés, la tranche d'âge de 15 à 45 ans est dominante. Comme dans plusieurs études menées en Afrique et en Chine, 37,3% des victimes sont des piétons. Ce dernier mécanisme des AR semble caractéristique de notre milieu. En Occident, les AR impliquant les piétons résultent essentiellement d'une collision automobile-piéton, la collision motocyclette-piéton étant rare. Aucun passager d'automobile n'a été admis à l'hôpital au cours des collisions automobile-motocyclette. Toutes les victimes étaient soit des motocyclistes, soit des piétons. Ce qui confirme la vulnérabilité particulière de cette catégorie d'usagers au cours des AR. Les AR impliquant des motos-

taxis sont la cause de traumatismes avec des lésions peu graves engageant rarement le pronostic vital. Ils peuvent aussi provoquer des traumatismes crâniens beaucoup plus graves. Alors que l'efficacité du port du casque dans la prévention des traumatismes crâniens dus aux accidents de motocyclette est démontrée, aucune victime répertoriée ne portait de casque. Or, les usagers sans protection sont les plus sévèrement touchés.

En somme, le développement urbain accéléré et les difficultés d'accès au transport urbain sécurisé ont entraîné une forte demande de l'usage de la motocyclette ; d'où une recrudescence des accidents de la circulation causés par ce moyen de transport. Les lésions constatées touchent surtout les piétons et les victimes de collisions entre les automobiles et les motocyclettes. Par ailleurs, l'important taux de mortalité en cas de lésions crâniennes graves confirme le potentiel de dangerosité d'une activité qui, mal encadrée, peut rapidement devenir la cause d'une véritable crise de la sécurité routière et de ses conséquences induites dans le domaine de la santé publique.



Dr. Georges Alain Etoundi Mballa;  
Dr. M. Azabji;  
Dr. N. Nyemb,  
Dr. A. Afane Ela



### **En tant que Directeur de la Sécurité Publique à la Délégation Générale à la Sûreté Nationale, quel est votre regard sur le phénomène des motos-taxis ?**

Ce qui nous préoccupe dans le cadre des motos-taxis, c'est le désordre urbain induit. Les opérateurs du domaine ne sont pas imprégnés des règles de la profession. Ce qui signifie que les gens montent sur une moto sans avoir au préalable des notions sur le transport urbain. Depuis 2008, le Décret du Premier Ministre n'a jamais été appliqué. Le transport par motocycle n'est pas mauvais. Ce qui dérange, c'est le désordre urbain qu'il cause sur la circulation.

### **Qu'en est-il du décret Du Premier Ministre ?**

Les motos-taximen se plaignent que les pièces à fournir sont nombreuses. Si on pouvait limiter ces pièces à deux ou trois, ce serait une bonne chose. Il faudrait que chaque moto-taximan assure une sécurité minimum pour son passager et lui-même. Il faudrait également que chaque moto-taximan soit identifié et enregistré dans un secteur bien précis. En plus, les motos-taxis devraient se limiter aux zones où les taxis n'ont pas accès. Une étude est en cours au Premier Ministère afin de revoir le Décret de 2008. Je pense bien que d'ici quelque temps, l'activité sera réglementée.

## **Entretien avec le Directeur de la Sécurité Publique à la Délégation Générale à la Sûreté Nationale**

**David Ewu Ngeme**

### **Monsieur le Directeur, qu'en est-il de l'intervention du Ministère du Commerce ?**

Le Ministère du Commerce voudrait justement régler l'importation des motos avec plus de fermeté. Le conducteur et le propriétaire de la moto sont tous concernés. Désormais, le client qui va acheter une moto est identifié lors de l'achat. Il paye son assurance et on lui donne immédiatement un numéro d'immatriculation sur place dans le magasin. Le Ministère du Commerce a également prévu de faire réviser les frais de douane au moment de l'importation des motos.

### **Monsieur le Directeur, les dispositions actuelles sont-elles satisfaisantes ?**

Non ! Une réflexion est engagée quant à leur révision. Nous sommes conscients qu'il est difficile pour les conducteurs de motos de mettre en application, le Décret de 2008 ; car, les pièces à fournir sont nombreuses et onéreuses. C'est pourquoi une Commission a justement été créée au Premier Ministère afin de revoir ces conditions..

### **Sur le plan opérationnel, comment les agents des forces de maintien de l'ordre gèrent-ils ce problème sur le terrain ?**

Ce n'est pas un problème difficile à gérer par les Policiers et les Gendarmes sur le terrain. Les autorités administratives veillent au respect de la réglementation en vigueur. Il faudrait toutefois reconnaître que le travail de ces Policiers et Gendarmes n'est pas facile à cause de l'indiscipline des conducteurs des motos. Je voudrais également souligner que le Ministre de la Jeunesse et de

L'Education Civique a récemment rassemblé les différentes parties prenantes et la Société civile pour les sensibiliser sur ce phénomène. Il leur a également réitéré les propos du Chef de l'Etat qui a reconnu dans son message à la jeunesse, l'importance de l'activité des motos-taxis dans notre pays. Mais, la maîtrise totale de ce secteur échappe encore aux Forces de Sécurité qui ne baissent pas cependant les bras.

**Est-on en droit d'affirmer aujourd'hui que le phénomène de motos-taxis constitue une véritable menace pour notre société ?**

A mon avis, il ne constitue pas une menace en tant que telle. Mais, l'activité des motos-taxis est perçue aujourd'hui comme une source de criminalité. Et, selon les statistiques mises à notre disposition, et surtout dans nos deux grandes métropoles, l'on se sert des motos-taxis pour accomplir des actes de grand banditisme.

**Parlant justement de statistiques, Monsieur le Directeur, pouvons-nous avoir quelques chiffres ?**

Il est difficile pour l'instant de vous donner des chiffres exacts. Mais, l'on note plusieurs cas où les motos-taxis sont responsables du vol à l'arrachée. L'on se souvient encore des crimes rituels de Mimboman, où les principaux auteurs étaient les conducteurs de motos-taxis.

**Monsieur le Directeur, avez-vous des conseils à prodiguer aux conducteurs de motos-taxis ?**

Je voudrais d'abord préciser que la profession de moto-taximan est bel et bien un métier comme tous les autres. Il faudrait seulement faire appliquer la réglementation dans ce secteur ; car, il fait vivre de nombreuses familles.



Entretien mené par Le Commissaire de Police Principal Elie PASSO et le Chef d'Escadron Auguste ONGOLO

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTÉRIEURE



### La réglementation des motos-taxis au Cameroun : entre nécessité sécuritaire et nécessité sociale

**Comme ailleurs en Afrique, le phénomène des motos-taxis est devenu une réalité que l'on ne peut ni ignorer, ni minorer, mais dont il faut prendre acte et assurer de manière intelligente et optimale la régulation. La question reste de savoir comment, à travers les normes juridiques édictées en la matière, les pouvoirs publics ont-ils adressé jusque-là le phénomène des motos-taxis ? La démarche normative observée est-elle adaptée à la régulation des diverses dimensions du phénomène ? Quelle est la nature du droit édicté ? Tels sont, en fin de compte, les enjeux de fond en ce qui concerne le droit camerounais relatif aux motos-taxis.**

#### **Qu'elle évolution normative en la matière ?**

Le droit relatif aux motos-taxis est constitué de règles édictées au plan national et des règles édictées au niveau des collectivités territoriales déconcentrées ou décentralisées. Si l'on s'en tient au plan national, l'on peut retracer l'évolution du droit en la matière en quatre moments : le Décret n°95/650/PM du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux ; le Décret n°

2004/0607/PM du 17 mars 2004 fixant les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers ; le Décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux ; le quatrième moment est constitué par des textes issus des travaux du Comité interministériel d'assainissement et de suivi de l'exploitation des motocycles à titre onéreux, institué par arrêté n° 080 CAB/PM du 17 avril 2012. Il s'agit d'un ensemble de trois textes à savoir : le Décret n° 2013 / 7015 / PM du 30 juillet modifiant et complétant certaines dispositions du Décret n° 2008 / 3447 du 31 décembre 2008 ; l'arrêté n° 00000367/MINCOMMERCE du 05 août 2013 instituant un agrément à l'importation au Cameroun des motocycles et leurs pièces détachées ; l'arrêté du Ministre des Transports fixant les conditions et les modalités d'obtention du certificat de capacité de la catégorie motos-taxis. Quelques remarques sont à faire au terme du rappel de cette évolution :

► en moins de deux décennies, le pouvoir réglementaire est intervenu à quatre reprises au sujet des motos-taxis, ce qui peut révéler soit une insuffisante analyse préalable de la matière à réguler, soit la dynamique rapide de la matière, soit l'inadaptation de la norme régulatoire à l'objet réglé ;

► jusqu'en 2013, la réglementation ne s'est pas appuyée sur une analyse pluridimensionnelle du phénomène des motos-taxis ;

► le référentiel de la politique de régulation du secteur des motos-taxis est articulé autour de deux éléments : "assainissement" et "suivi". Le premier élément, sécuritaire, encadrant, répressif au besoin, tient à la fois du prophylactique et du curatif. Le second, accompagnateur, facilitateur, tient de la canalisation d'une activité.



## Cadres matériel et spatial de la réglementation

Jusqu'en 2013, il y a dans la réglementation une confusion entre une "activité" et une "profession", la notion même de « moto-taxi » ayant évolué d'un véhicule à deux ou trois roues à un véhicule "à deux roues sans remorque". En effet, l'on traite du transport public de personnes d'une part et de "profession d'exploitant de moto-taxi (article 4. nouveau)", de "profession de conducteur de moto-taxi ; (section III du décret de 2008 modifié) d'autre part, deux "professions" qui ne sont pas absolument identiques, sauf à devoir préciser qu'elles sont synonymes. L'objet réglementé est resté le même, à savoir le transport public des personnes. Si cette clause veut exclure le transport des marchandises et des biens, elle est simplement aveugle à la réalité sociologique, les motos-taxis jouant un rôle de premier plan en la matière. Elle exclut aussi le transport privé des personnes par motorcycle, même si cela peut être difficile à distinguer dans la pratique. L'espace de déroulement de ce transport public est défini par ce que la réglementation appelle "les zones péri-urbaines ou rurales", déterminées par les autorités municipales compétentes. Le Comité interministériel d'assainissement et de suivi a relevé dans son rapport qu' "à l'exception des deux principales métropoles, la délimitation des zones réservées à la circulation des motos-taxis reste d'application difficile dans la majorité

de nos villes, en l'absence de solution de transport public alternative ". En l'absence de précisions sur les éléments à prendre en compte dans la délimitation de ces espaces, il est à craindre que la réglementation reste sur ce point lettre morte. Par ailleurs, les usagers de ce mode de transport public ne le sollicitent pas uniquement pour leur déplacement en zone péri-urbaine ou rurale ; mais empruntent ces engins vers l'urbain, notamment vers leur lieu d'activité.

## Le Décret du 30 juillet 2013, un tournant pour l'activité des motos-taxis ?

Dans une logique de pluridimensionalité, les textes de 2013 ont été élaborés dans un cadre de concertation impliquant les diverses administrations concernées par la question des motos-taxis : Services du Premier Ministre du Transports, MINATD, Commerce, Finances, Défense, DGSN, DGRE, Communautés Urbaines, Justice, Jeunesse, Emploi et Formation Professionnelle. Ce comité a été créé sur instruction de la Présidence de la République, après une réunion de sécurité tenue le 16 mars 2012, deux mois après les événements de Deïdo du 03 janvier 2012, impliquant des motos-taxis

## Conditions de l'activité des motos-taxis

Le Décret du 30 juillet 2013 distingue clairement les conditions d'accès à la profession d'exploitant de motos-taxi (article 4), les conditions de mise en circulation

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTÉRIEURE

des motos-taxis (article 12), les équipements dont doit disposer une moto-taxi pour circuler (article 13). Ces conditions ont globalement été renforcées et durcies. De fait la question du réalisme desdites conditions reste entière. L'impression peut prévaloir que toutes ces complications sont du pain béni pour la police routière, savoureusement évoquée à l'article 20 du Décret de 2008. Tout en relevant le souci de sécurité publique de la réglementation, l'on ne peut manquer de la ressentir moins comme une réglementation de facilitation et d'accompagnement encadrée que comme une réglementation purement mortifère pour l'activité des motos-taxis. Si l'on ajoute à ces éléments ceux, en amont, relatifs à la formation heureusement prévue à l'article 11 du Décret de 2008, et aménagés dans l'arrêté du Ministre des Transports, l'on peut pronostiquer soit un tarissement provisoire du phénomène des motos-taxis, soit un basculement à grande échelle dans l'activité clandestine dans laquelle, hélas, les agents préposés à l'application de la réglementation trouvent une providentielle bouée de survie. Comme trop d'impôt tue l'impôt ou (ce qui revient au même) encourage la fraude organisée sur le dos de la loi fiscale trop de réglementation peut finir par tuer la règle.

La réglementation des motos-taxis met en présence une batterie impressionnante d'acteurs institutionnels, auxquels les débrouillards bend-skineurs doivent s'adresser :

**Autorités administratives, au premier chef desquels le Préfet à qui a été reconnu le pouvoir discrétionnaire de mettre en place, " en tant que de besoin " (article 14-2 du Décret de 2013) la Commission départementale de suivi des activités de motos-taxis ;**

**Autorités du Ministère des Transports ;**

**Autorités du Ministère du Commerce ;**

**Autorités fiscales ;**

**Assureurs etc.**

Sachant que «les conditions et les modalités d'attribution, de suspension ou de retrait du numéro d'identification de la moto-taxi sont définies par les communes concernées», il y'a là, au-delà du souci légitime de contextualiser la norme, par temps de décentralisation, un risque d'application disparate de la réglementation nationale. L'idée d'un guichet départemental unique des opérations administratives liées à l'activité des motos-taxis devrait être sérieusement explorée à cet égard. Car telle qu'elle est déclinée, la réglementation a tellement d'exigences qu'elle multiplie les possibilités d'être en dehors de la règle et, donc, les occasions de répression ou de négociation autour de l'illégalité. Au demeurant, au plan de la répression, la référence dans le Décret de 2013 au fondement que constitue " tout motif pertinent " n'est pas particulièrement rassurante, surtout lorsqu'elle



peut être activée par une autorité agissant seule.

### **La formation, un élément crucial**

Un aspect important des mesures de 2013 concernant les motos-taxis est celui de la formation, prévu dans le Décret de 2008 (article 11) mais indéfini depuis lors quant à ses modalités d'opérationnalisation. Autant cette formation est indispensable, autant elle risque d'être vécue comme un instrument de marginalisation sociale supplémentaire pour ceux qui se perçoivent déjà comme des victimes d'un darwinisme social impitoyable, et qui pensaient avoir trouvé en une moto un instrument facile d'affirmation de soi et de survie. Le premier enjeu de l'ambition de formation est pédagogique : parvenir à convaincre les conducteurs spontanés de sa nécessité, pour qu'elle ne soit pas perçue comme une provocation brutale et injuste. A cet égard, il eût été utile d'envisager une formation de rattrapage et de régularisation, éventuellement accélérée, pour des conducteurs actuels, dont certains sont des déçus du système scolaire, y compris au niveau du primaire. Le but de la formation envisagée, dont la durée n'est pas fixée, est triple : la maîtrise de la conduite, la connaissance de la localité desservie, la maîtrise des règles civiques. Elle aurait lieu dans des autos écoles agréées (ce qui induit des coûts de formation). Son contenu serait défini par les administrations des transports, de la jeunesse, de la formation professionnelle, la commune du ressort d'exploitation, selon le cas. Le contenu de la formation

aurait donc une particule nationale et des variantes locales, avec l'espoir que les autos écoles aient des moniteurs dotés d'une connaissance suffisante de la "localité".

### **Quel avenir pour l'activité de moto-taxi ?**

La question de fond pourrait être la suivante : « Faut-il continuer à tolérer la situation actuelle ou suspendre purement et simplement l'activité des conducteurs n'ayant pas de permis de conduire "A" ? ». Cette incertitude devrait être levée, au risque de jeter le discrédit sur le sérieux des nouvelles mesures. En attendant l'organisation des formations, des critères d'examen de la capacité existent déjà dans la réglementation : âge (18 ans) ; permis "A" ; examen en vue de l'obtention du certificat de capacité de la catégorie "MT" dont le permis "A" n'est qu'un élément du dossier de candidature ; délivrance du certificat de capacité après le passage favorable des examens de capacité avec un dossier additif distinct etc. Ce dispositif est intéressant, mais un peu abstrait. Il dépend de la ventilation des autos écoles dans la République, notamment dans les zones rurales où les motos-taxis jouent un rôle socio économique majeur.

### **Mise en perspective politique et stratégique**

La dimension politique et stratégique de la nouvelle réglementation est présente dans l'arrêté du Ministre du Commerce instituant un agrément à l'importation au



## DOSSIER: SÉCURITÉ INTÉRIEURE



Cameroun des motos et leurs pièces détachées. Cette orientation a été explicitement instruite par la Présidence de la République, même s'il est vrai qu'elle ne visait que "certaines catégories de motos"(voir texte de référence). Naturellement, la question est de savoir si le problème de motos-taxis est un problème de quantité de ces engins dans le pays, ou un problème de maîtrise d'un instrument dont la flexibilité d'utilisation rend le contrôle de son usage plus complexe. Si conduire une moto-taxi peut être une "profession", il faut en réglementer l'accès. Mais la réglementation d'une profession ne se limite pas à en organiser l'accès. Quel sera le statut du conducteur de moto-taxi, ses droits et obligations ? Quels sont les tarifs à appliquer en matière de transport par motos ? Les conducteurs de motos-taxis auront-ils, par exemple, droit à une affiliation au régime de la sécurité sociale ? D'un autre côté, si la réglementation "normalise" l'activité de transport public des personnes par motos, la cohabitation de cette activité avec celle des autos-taxis est à organiser. Les règles de la circulation routière sont-elles les mêmes ? Comment gérer la concurrence commerciale entre les deux modes de transport public ? Etc.

En somme, la régulation devrait encadrer pour accompagner et faciliter, et non pour tuer. Car si les débrouillards bends-kinner déposent les motos-taxis, faute de pouvoir satisfaire aux exigences de la réglementation, à quoi les poussera leur instinct de survie ? À cette question grave, il ne suffit pas d'une réglementation juridique, même impeccable et



cohérente, pour se sortir d'affair.  
**Pr. Alain Didier OLINGA,**  
*Maître de Conférences, (IRIC)*



## Le phénomène de motos-taxis au cœur des nouveaux enjeux sécuritaires au Cameroun

Le phénomène de motos-taxis a sans doute partie liée à la nouvelle géographie urbaine du Cameroun en l'occurrence, dont on ne peut nier ni l'ampleur, ni les effets sociaux. Mais, il s'inscrit également au cœur de nouveaux enjeux sociaux en termes de sécurité. L'on fait régulièrement mention dans les débats publics, des cas d'infractions, de délits ou de crimes dans lesquels les conducteurs de motos-taxis sont impliqués. Cependant, bon nombre de situations d'insécurité préexistent à l'émergence du phénomène de motos-taxis. Celui-ci existe certainement depuis longtemps dans les régions septentrionales<sup>6</sup>, dans l'Est (à Bertoua), dans la périphérie de Yaoundé (à Obala) ; mais ces zones ne sont pas toutes considérées comme des lieux à risques de sécurité. Il prend forme dans d'autres villes du pays, à l'exemple de Douala, et s'inscrit aussi et surtout au sein d'un univers saturé de sens<sup>7</sup>. Dans cette conjoncture critique, la connexion entre taxi et opposition politique va donner l'occasion au pouvoir institué de laisser les motos-taxis prendre de l'ampleur. Sans récuser la pertinence des luttes symboliques autour de cette activité sociale, l'on soulignera la façon dont la définition des conducteurs de motos-taxis comme risque est au cœur de la nouvelle façon de penser et de faire la sécurité.

### I. Impact du Phénomène sur les cadres sécuritaires

Les cadres sécuritaires sont constitués aussi bien par des techniques et des instruments que par des finalités ou des contenus qui permettent de matérialiser et d'opérationnaliser l'action publique en matière de sécurité. Les conducteurs des motos-taxis développent un ensemble de tactiques qui exercent une influence sur des cadres antérieurement établis.

Depuis le début des années 1990, la recrudescence de l'insécurité entretenue par l'activité des motos-taxis s'est substituée à celle des autos-taxis. La participation des conducteurs de motos-taxis est établie dans la plupart des accidents de circulation, des actes de vandalisme, de vol ou de viol<sup>8</sup>. Cela oblige les

<sup>6</sup> Plus précisément à Maroua, à Garoua, à Guider et à Ngaoundéré, cette activité émerge à partir des années 1980, et s'institutionnalise en 1994. Elle entre désormais dans les mœurs des populations comme mode de transport urbain et supplante le taxi auto

<sup>7</sup> Lire à ce sujet, Alphonse Amougou Mbarga, « 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*, vol. 34, n°1, 2010, p. 56

<sup>8</sup> Sur les études concernant l'activité des motos taximen, voir : Mairdadi SAHABANA, « Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs

publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable », *Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE – Université Lyon 2 – CNRS ; Abdoukarim SADOU, « Le taxi moto et l'insécurité urbaine dans le nord-Cameroun, le cas de la ville de Ngaoundéré »*, Département d'Histoire, Faculté des Arts et Sciences Humaines, Université de Ngaoundéré, p.1

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTÉRIEURE



forces de sécurité à faire usage des cadres de sécurité mêlant des composantes sociales (représentations de ces personnes comme des personnes à risque) et techniques, notamment les observations statistiques des différentes formes d'insécurité dans lesquelles les motos-taximen sont impliqués.

Les résultats de l'enquête policière dans l'affaire dite des « crimes rituels » au Cameroun révèlent que les présumés coupables sont principalement constitués de conducteurs de motos-taxis<sup>9</sup>. Ceux-ci recourent à des techniques de dissimulation : à chaque fois, le mode opératoire consiste à transporter leurs victimes comme de « simples clientes ». D'autres complices poursuivent la moto transportant la victime, suivant un itinéraire préalablement choisi. Moyennant la neutralisation des émotions et le travail sur le corps, l'une des motos en filature dépasse celle transportant la victime pour la bousculer au passage. Au contact du sol et étourdie, la victime est aisément maîtrisée, violée et assassinée.

Les instruments de lutte contre l'insécurité véhiculent une certaine perception des conducteurs de motos-taxis comme un problème de sécurité, notamment par le passage de l'insécurité routière à la criminalité et/ou par le profilage du nouvel agresseur type. La reconstitution des faits dans l'affaire dite de « crimes rituels » illustre l'émergence d'une multiplicité de micro-

espaces d'insécurité au sein et au seuil des principales villes telles que Yaoundé et Bafoussam. Néanmoins, l'on est en face d'une double vérité : la première est celle de l'activité criminelle orchestrée par les conducteurs de motos-taxis, et la seconde est celle où les motos-taximen sont victimes des actes criminels. De nombreux conducteurs de motos-taxis n'ont pas pour finalité de mener les activités criminelles. Aussi récusent-ils la construction d'une identité meurtrière qui leur colle à la peau, bien que leur goût immodéré du risque sur la route et leur manière d'être (de s'habiller, de parler, etc.) en font des populations portées vers

des expériences sociales peu communes. Cela est souvent de nature à susciter une mobilisation sociale, dans laquelle ceux-ci contribuent aussi à la lutte contre l'insécurité.

### Pour un redéploiement du dispositif de sécurité

La sécurité intérieure renvoie dans le nouvel ordre de gouvernance institué surtout au moment de la mise en application du Code de Procédure Pénale, une forme nouvelle d'encadrement où il n'est pas question, ni même possible, de fermer le pays de part en part aux populations à risque, ou d'enfermer toutes personnes suspectes d'actes de vols ou d'agressions. Dans cette perspective, l'impératif de redéploiement du dispositif de sécurité au niveau de son « noyau dur » entre en résonance avec la mise à l'écart des conducteurs de motos-taxis du centre ville de Yaoundé et des quartiers administratifs ou résidentiels de la ville de Douala. Ainsi, les images attachées au personnage du moto-taximan comme vecteur de la grande insécurité éclairent le sens de cette exclusion et du formatage d'un nouveau plan de circulation de la ville applicable à cette catégorie problématique, en juin 2012 (dans la capitale économique du pays). Bien que les autorités administratives n'aient guère le choix de réglementer l'accès à l'espace urbain, notamment pour

<sup>9</sup> Lire à ce sujet le point de presse du Ministre de la Communication en date du mercredi 18 septembre 2013, cf. Cameroon Tribune du 19 septembre 2013, p. 4.

éviter des tensions et conflits entre motos-taximen et populations locales dans certains quartiers comme Deïdo, à Douala, ces restrictions ne sont pas seulement des mesures de Police administrative. Elles participent également d'une forme originale de sécurité pour gérer des flux en vue d'un contrôle optimal.

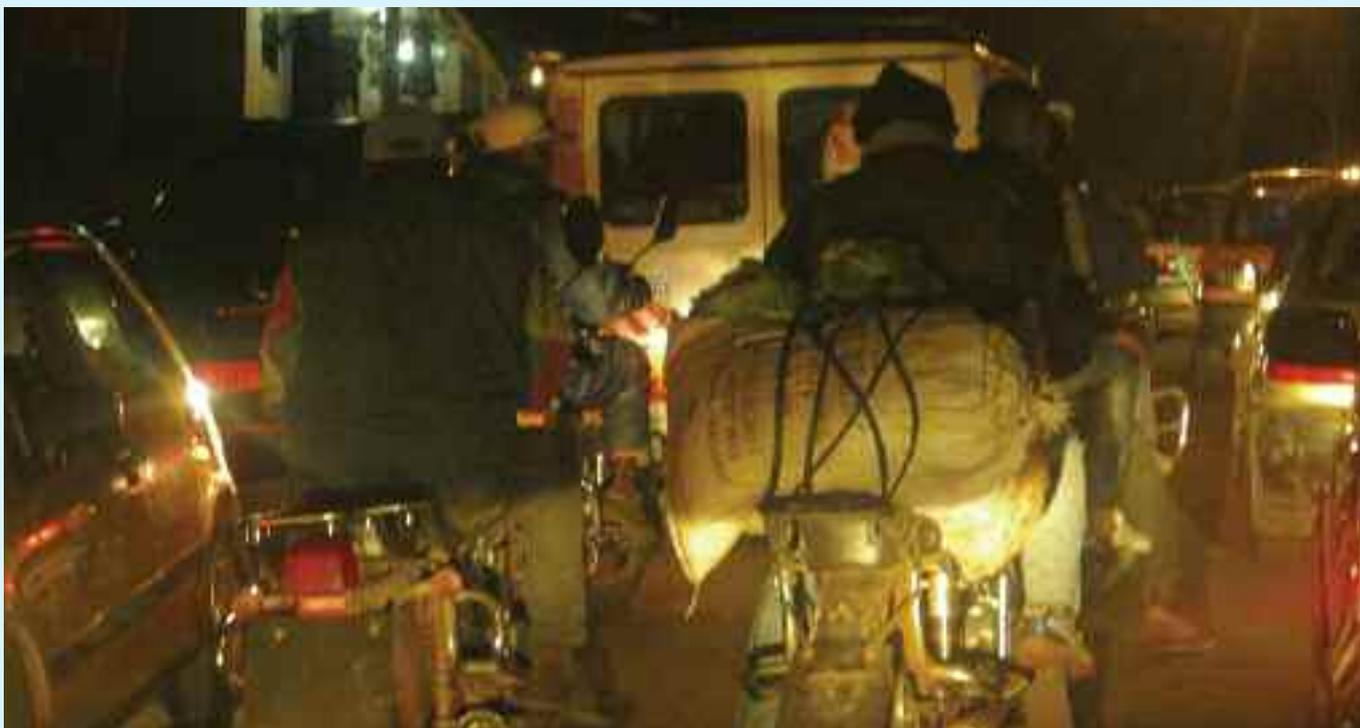
La participation des populations au dispositif sécuritaire censé les protéger est requise. C'est en ce sens que les agents de sécurité invitent les publics à les informer de toutes situations potentiellement génératrices d'insécurité, dès lors qu'il est largement admis que les malfrats en motos-taxis opèrent généralement dans les endroits obscurs et isolés, où la présence d'un agent de sécurité est difficilement envisageable. Cette idée est d'autant plus renforcée qu'il est presque impossible de suivre ces conducteurs à la trace, de les contrôler et

d'orienter leurs comportements. Quoique l'activité des motos-taxis incarne le terrain d'expérimentation du dispositif de sécurité intérieure, l'exclusion des conducteurs de motos-taxis ne fait pas pourtant des zones de restriction de leur circulation, des lieux sans risque de sécurité. La mesure de restriction n'est pas d'application parfaite. Mais ces zones montrent de manière significative l'inefficacité pratique d'un dispositif de sécurité destiné à compartimenter les groupes sociaux. On peut mesurer l'écart qui sépare les discours officiels et les pratiques sociales, afin de saisir comment le besoin de redéploiement de sécurité est devenu la modalité d'une politique de vie plus générale, plus vaste et plus diffuse. C'est donc dans l'ordre des choses pour les motos-taximen de saisir l'opportunité de se rélégitimer ; leur activité ayant reçu une audience



<sup>10</sup> Ainsi, le chef de l'Etat camerounais leur a reconnu un rôle prééminent dans la criminalité, et aussi dans le transport urbain, lors de son discours à la nation, en fin d'année 2012.

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTÉRIEURE



publique<sup>10</sup>.

Souvent, les conducteurs de motos-taxis participent à la sécurité : d'abord, en portant assistance à un agent de police en situation d'infortune et ne possède pas de moyen pour rattraper un délinquant fuyard ; ensuite, en initiant eux-mêmes des opérations de sécurité dans le cadre d'une chasse aux malfaiteurs souvent inscrite dans les logiques de la justice populaire. Au demeurant, les conducteurs de motos-taxis contournent, réinventent, s'ajustent de manière pragmatique aux pratiques et stratégies de sécurité nouvellement mises en place. Notamment celles qui découlent du repositionnement stratégique des Forces de Sécurité par rapport à leur activité.

### Lecture prospective

La criminalisation des conducteurs et la montée de l'insécurité dans les espaces à forte présence de motos-taxis justifie l'impératif de redéploiement du dispositif de sécurité. Cette situation permet, certes, aux anciens cadres de sécurité de se renouveler dans et face à l'urgence. Mais le risque est de contourner les objections éthiques ou démocratiques. La moto-taxi est un phénomène de notre temps : à l'aéroport Roissy Charles de Gaulle en France, l'usager a par exemple l'option de prendre une moto-taxi ou un auto-taxi. Cette activité fait

partie intégrante du mode de vie postmoderne, dont la logique est de conduire avant tout à la mobilité et à l'extension des réseaux. Dès lors que l'existence de groupes de conducteurs de motos-taxis est relativement autonome par rapport à l'Etat, les mesures suivantes sont à envisager :

- La quête de nouveaux cadres sécuritaires censés rendre possible la coordination des services de sécurité enchevêtrés dans un environnement fragmenté ;
- Le renforcement des mécanismes d'autorégulation des conducteurs de motos-taxis, dans la mesure où les effets induits par le contrôle sur leurs propres activités sont tangibles bien avant d'avoir fait l'objet d'une codification.



Dr. ABESSOLO NGUEMA Jean  
Roger  
(Université de Douala)

<sup>10</sup> Ainsi, le chef de l'Etat camerounais leur a reconnu un rôle prééminent dans la criminalité, et aussi dans le transport urbain, lors de son discours à la nation, en fin d'année 2012.

# FICHE SYNOPTIQUE

## Analyse stratégique et prospective du phénomène des motos-taxis

Composantes	Statut professionnel	Statut social	Problèmes liés à l'activité des motos-taxis	Implication dans les accidents de la circulation	Implication dans le désordre urbain	Implication dans la criminalité urbaine et péri-urbaine
<b>Moto-taxi (conducteur)</b>	Métier	Salarié	Manque, voire absence de formation, incivisme	Origine/ victime	Vulnérables et enrôlés	Enrôlés/ organisateurs
<b>Propriétaire</b>	Exploitant	Patron	Défaut de conscience professionnelle et nationale, malhonnêteté	Origine/ victime	Origine/victime/complice	Origine/victime/complice
<b>Passager</b>	Client	Demande	Incivisme, malhonnêteté	Origine/ victime	Victimes	Victimes
<b>L'État (normes, organes matériels)</b>	Régulateur instance d'organisation et de contrôle	Norme et institution	Déficit de contrôle et de régulation, corruption, loi méconnue, dure et incomplète	Surveillances et contrôles policiers, prise en charge médicale et médico-légale	Lutte contre le désordre urbain à travers l'incrimination législative, divers contrôles et arrestations	Lutte à travers les incriminations les enquêtes les arrestations surveillances et contrôles....

Exclusions stratégiques	Préférences stratégiques	Solutions stratégiques
<p><b>1. Moto-taxi (conducteurs) :</b> métiers, salariés ;</p> <p><b>2. Propriétaire :</b> exploitants ; patrons ;</p> <p><b>3. Passager :</b> client, demande ;</p> <p><b>4. État :</b> régulateur, instance d'organisation et de contrôle ; norme et institution.</p>	<p><b>1. Problèmes liés à l'activité des motos-taxis :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>moto-taxi</b> ; manque, voire absence de formation, incivisme ;</li> <li>- <b>propriétaire</b> ; défaut de conscience professionnelle et nationale, malhonnêteté ;</li> <li>- <b>passager</b> ; incivisme, malhonnêteté ;</li> <li>- <b>État</b> ; déficit de contrôle et de régulation, corruption, loi méconnue, dure et incomplète.</li> </ul> <p><b>2. Implication dans les accidents de la circulation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>moto-taxi</b> ; origine/ victime ;</li> <li>- <b>propriétaire</b> ; origine/ victime ;</li> <li>- <b>passager</b> ; origine/ victime ;</li> <li>- <b>État</b> ; Surveillances et contrôles policiers, prise en charge médicale et médico légale.</li> </ul> <p><b>3. Implication dans le désordre urbain :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>moto-taxis</b> ; vulnérables et enrôlés ;</li> <li>- <b>propriétaire</b> ; origine/ victime/ complice ;</li> <li>- <b>passager</b> ; victime ;</li> <li>- <b>État</b> ; lutte contre le désordre urbain à travers des mesures préventives et des mesures répressives</li> </ul> <p><b>4. Implication dans la criminalité urbaine et péri-urbaine :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>moto-taxi</b> ; enrôlés/ organisateurs ;</li> <li>- <b>propriétaire</b> ; origine/ victime / complice ;</li> <li>- <b>passager</b> ; victimes ;</li> <li>- <b>État</b> ; lutte à travers les incriminations ; les enquêtes ; les arrestations ; surveillances et contrôles.</li> </ul>	<p><b>1.</b> Construire des usines de fabrication ou d'assemblage de véhicules motorisés à deux roues ;</p> <p><b>2.</b> Assurer la formation professionnelle et la sensibilisation citoyenne des conducteurs de motos taxis ;</p> <p><b>3.</b> Renforcer le contrôle de l'importation desdits véhicules, notamment au niveau de l'Administration des douanes où l'affectation privée ou à titre onéreux du véhicule doit être mentionnée ;</p> <p><b>4.</b> Introduire le principe des motos-taxis à remorque ;</p> <p><b>5.</b> Désenclaver les zones qui le nécessitent ;</p> <p><b>6.</b> Instaurer des sanctions pénales et professionnelles à l'encontre des agents de l'État (police administrative et police judiciaire; administration fiscale et douanière) malhonnêtes et/ou corrompus ;</p> <p><b>7.</b> Encourager l'organisation syndicale l'activité professionnelle des motos-taxis;</p> <p><b>8.</b> Lutter contre le chômage et la pauvreté ;</p> <p><b>9.</b> Promouvoir un dialogue inclusif entre les divers acteurs publics et privés, civils et militaires, dans le cadre d'un partenariat à la sécurité renouvelé et mis au service de la paix sociale et du maintien de l'ordre public.</p>

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTERNATIONALE



Source : Google Images

Bien public national, la Sécurité s'impose aussi et surtout comme un bien public international, sous les effets liés de la mondialisation de l'insécurité contemporaine d'une part, et de la régionalisation, voire la globalisation des mécanismes de sécurité collective, coopérative et commune d'autre part. Diverses régions du monde doivent aujourd'hui faire face à une insécurité à la fois protéiforme et complexe, d'un point de vue phénoménologique. De l'Afrique au Moyen-Orient, la crise de la Sécurité s'exprime en ce début de XXIème siècle de plus en plus en termes de menaces émergentes, le plus souvent de type asymétrique. Cette appellation générique recouvre pourtant un large éventail de problématiques sécuritaires : terrorisme, insécurité maritime, criminalité transnationale organisée, rebellions, mouvements insurrectionnels etc. La nature des enjeux afférents aux menaces émergentes aux échelles sous-régionale, régionale et internationale, leur charge problématique dans l'appréhension du sens actuel et futur des relations internationales, de même que leur poids sur la reconfiguration de la géopolitique mondiale, ne sauraient laisser indifférents ceux-là qui prétendent penser, construire et préserver la Paix, la Sécurité et la Stabilité mondiales dans la longue durée.

À l'occasion de ce numéro inaugural du B.A.S.P., notre choix s'est porté sur deux faits marquants de l'actualité sécuritaire en Afrique et dans le monde à savoir : le siège du Centre Commercial Westgate Mall de Nairobi (Kenya), et la crise syrienne. Ce n'est pas dire que d'autres questions d'actualité sous-régionale, continentale et internationale auraient été moins pertinentes, loin s'en faut ! Cependant, l'intérêt d'un tel choix préférentiel est légitimé autant par la portée desdits événements en termes de retentissement politique, stratégique et médiatique, et en termes de mobilisation des acteurs domestiques et extérieurs, que par leur représentativité, du point de vue de la phénoménologie et de la géographie des menaces émergentes actuelles, en Afrique et ailleurs dans le monde.

## Prospective du terrorisme et du contre-terrorisme en Afrique sub-saharienne : une lecture de l'attaque du Westgate de Nairobi

L'Afrique sub-saharienne fait face à une irruption du terrorisme, sous les effets combinés de la pauvreté, de l'instabilité et de la conflictualité. Arme quasi-unique du faible au fort dont l'impact vise d'abord les esprits, le terrorisme est la forme la plus violente de la « guerre psychologique »<sup>11</sup>. Soumise à une instabilité politique inscrite dans la longue durée, et en partie due à un « effet de contagion » somalienne dans la sous-région, l'Afrique de l'Est en particulier est désormais confrontée à une diffusion de l'islamo-terrorisme. Après les attentats perpétrés contre les Ambassades américaines à Nairobi et à Dar Es-Salam le 07 août 1998, la violence en mer dans le Golfe d'Aden et les attentats de Kampala en juillet 2011, c'est au tour du « Westgate Mall », un centre commercial de luxe situé au cœur de Nairobi, d'être la cible d'une attaque revendiquée par le groupe islamiste « Shebab », du 21 au 24 septembre 2013.

### Phénoménologie du terrorisme en Afrique sub-saharienne : focus sur les islamistes Shebabs d'Afrique de l'Est et l'attaque du Westgate Mall de Nairobi

- **Les Shebabs/ Chababs** : décryptage des acteurs et de la cible : Milice née en 2006 dans le sillage des Tribunaux islamiques, les Shebabs/Chababs ont contrôlé les deux tiers de la Somalie entre 2008 et 2011, avant d'être repoussés par l'armée gouvernementale, appuyée par la Force de Paix de l'Union Africaine. À l'origine, la montée en puissance du groupe armé Harakat Al-Chabab Al-Moudjahidin, plus connu sous le nom de Chabab ou Shebab ("la jeunesse", en arabe), est intimement liée à celle d'Aden Hashi Farah « Ayro », un combattant somalien formé au milieu des années 1990, dans les camps d'entraînement afghans d'Al Qaïda. Depuis 2009, il est établi que les Shebabs de Somalie ont des liens privilégiés avec Al-Qaïda<sup>12</sup>. Officiellement, l'attaque contre le Westgate de Nairobi est une revanche à l'intervention de l'armée kényane en Somalie, et un appel à son retrait immédiat de Somalie. Parlant du choix de la cible, le Westgate Mall est un centre commercial haut-de-gamme, situé au cœur de la capitale kényane. Sa clientèle est constituée de la bourgeoisie locale, la classe moyenne, mais surtout de nombreux expatriés occidentaux. Bien plus, le Westgate Mall est réputé dépendant en partie de capitaux israéliens. C'est donc le symbole d'une

société de consommation à l'occidentale, aux antipodes des valeurs défendues par les Shebabs somaliens. C'est aussi le lieu idéal pour infliger un maximum de dommages humains, s'assurer une publicité mondiale, diffuser la terreur, saper le tourisme kényan et mettre les puissances occidentales et leurs alliés africains face à leurs faiblesses sécuritaires<sup>13</sup>.

- **Champ d'action et mode opératoire des Shebabs** : né sur le territoire somalien, mais affaibli au sein de celui-ci dès 2011, le mouvement commence à s'exporter hors du pays. Le 11 juillet 2011 en effet, il est l'auteur d'attentats sanglants perpétrés dans la capitale ougandaise, Kampala: 74 personnes sont alors tuées dans l'explosion de trois bombes cachées dans deux restaurants de la ville<sup>14</sup>. En mars, novembre et décembre 2012, trois attaques des Shebabs à l'explosif sont menées respectivement contre deux bus et un restaurant du quartier somali, à Nairobi. Adeptes des rapt et des assassinats, le groupe utilise également les réseaux sociaux en ligne pour diffuser des messages et publier des vidéos montrant des exécutions d'otages. Cependant, la particularité de l'attaque du Westgate Mall de Nairobi réside dans la qualité de son exécution, d'un point de vue tactique et opérationnel. Munis d'armes automatiques et de grenades, les Shebabs sont parvenus à défier les forces de sécurité locales, en imposant un siège de quatre jours au cœur de la capitale kényane. En raison de son ampleur, cette attaque questionne précisément les capacités proactives des forces de sécurité kényanes, visiblement prises au dépourvu

### Champ des significations politique et stratégique de l'attaque du Westgate Mall

Pour certains observateurs, les attentats du Westgate rappellent surtout que le continent africain est traversé par un arc d'insécurité courant depuis la Corne de l'Afrique, à son extrémité orientale, jusqu'aux rivages occidentaux du Nigeria, en passant par l'immensité du Sahel<sup>15</sup>. En effet, avec AQMI (Al Qaïda au Maghreb islamique) en Afrique du Nord, Boko Haram en Afrique de l'Ouest, les Shebabs et la LRA (Armée de Résistance du Seigneur) en Afrique de l'Est, le continent africain est devenu un théâtre privilégié de déportation, d'enracinement et de diffusion de groupes terroristes en général, et de l'islamo-terrorisme en particulier. Même l'Afrique Centrale-espace CEEAC, jadis relativement épargnée en dépit de son

<sup>11</sup> Pour une définition plus détaillée du terrorisme, voir Gérard Chaland et Arnaud Blin (dir.), *Histoire du terrorisme, de l'Antiquité à Al Qaïda*, Paris, Bayard, 2004, p. 10.

<sup>12</sup> En 2009 en effet, son chef Mohammed Abdi Godane, dit Abou Zubair apparaît dans une vidéo dans laquelle il prête explicitement allégeance à l'organisation d'Oussama Ben Laden. Cette internationalisation du mouvement va de

pair avec la formation d'une garde prétorienne composée de 700 à 800 combattants islamistes étrangers, venus notamment des pays arabes, du Pakistan et des Etats-Unis. Voir Elise Barthet, « Kenya : les Chababs, une milice divisée au pouvoir de nuisance durable », publié sur [www.lemonde.fr](http://www.lemonde.fr), 24 septembre 2013, consulté le 26 septembre 2013.

<sup>13</sup> Voir Christophe Châtelot, « Les Chabab somaliens, facteur d'instabilité ré-

gionale », publié sur [www.lemonde.fr](http://www.lemonde.fr), le 23 septembre 2013, consulté le 26 septembre 2013.

<sup>14</sup> C'est la première fois que le mouvement mène une opération de cette nature hors de ses frontières. Voir Elise Barthet, « Kenya : les Chababs, une milice divisée au pouvoir de nuisance durable », op cit.

<sup>15</sup> Ibidem.

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTERNATIONALE

encerclément par des zones à risque, connaît aujourd'hui de nombreuses alertes : coupeurs de route, criminalité à la frontière Cameroun-Tchad-République Centrafricaine, prises d'otages<sup>16</sup> et banditisme maritime à la frontière Cameroun-Nigéria, etc.

Par ailleurs, le Kenya est reconnu comme un important allié stratégique d'Israël, en matière de contre-terrorisme en Afrique de l'Est. C'est ce qui justifie en partie la forte implication des hommes de Sayeret Matkal, - une unité de dernier recours des forces spéciales de Tsahal (l'armée israélienne), créée en 1957<sup>17</sup> -, dans la libération des otages du Westgate de Nairobi. Toutefois, cette « alliance » dérange les djihadistes somaliens, qui y voient une autre manifestation de l'impérialisme stratégique occidental en Afrique. Combinées à ce qui s'interprète comme une « contagion » somalienne de l'insécurité dans la sous-région, les affinités stratégiques entre le Kenya et les puissances occidentales sont devenues un facteur d'insécurité en Afrique de l'Est ; une situation problématique pour une économie kényane fortement dépendante des recettes touristiques.

### Quelles perspectives pour le terrorisme et le contre-terrorisme en Afrique ?

- **Une potentielle intégration de l'islamo-terrorisme en Afrique** : Le nouveau danger qui pèse désormais sur le continent est d'y voir se réaliser une véritable intégration de l'islamo-terrorisme, par effets combinés de la convergence et de l'emboîtement à vocation continentale de réseaux terroristes, dont la capacité de puissance-nuisance s'est limitée jusque là à une échelle sous-régionale (si ce n'est locale). En effet, d'après certaines informations publiées par les agences de renseignement britanniques (notamment le MI 6), les relations entre les terroristes de la région du Sahel et ceux de l'Afrique de l'Est sont de plus en plus étroites. De même, les troupes terroristes de Boko Haram se sont renforcées depuis l'accélération de la diffusion d'Al-Qaïda en Afrique subsaharienne<sup>18</sup>. Ce mouvement est favorisé par : l'incurie des Etats en matière de mobilisation des outils de renseignement préventif et de collecte de l'information pertinente ; des stratégies nationales de lutte éparées ; le défaut d'harmonisation des législations nationales ; et le faible niveau d'appropriation au plan national des initiatives sous-régionales, régionales et internationales de lutte contre le terrorisme. Pendant longtemps, l'emphase a été mise sur l'application



Source : Google Images

<sup>16</sup> Notamment une famille d'expatriés français, les Moulin-Fournier, par les hommes de Boko Haram.

<sup>17</sup> Fouad Harit, « Attaque à Nairobi : les dessous de l'intervention d'Israël », publié sur [www.afrik.com](http://www.afrik.com), 25 septembre 2013, consulté le 26 septembre 2013.

<sup>18</sup> Voir Han Bing, « La tragédie du Kenya reflète l'aggravation de la menace terroriste en Afrique (Commentaire) », publié sur [www.french.people.com.cn](http://www.french.people.com.cn), 26 septembre 2013, consulté le 26 septembre 2013.

d'une solution militaro-répressive, appuyée sur une appréhension occidental-centrée du terrorisme. Cette approche, rigide et stigmatisante, semble avoir montré ses limites. Les pays africains et leurs partenaires en matière de Sécurité sont ainsi invités à une réflexion nouvelle sur la formule optimale, à la fois globale et civilo-militaire, de lutte contre la violence transnationale

**- Une coopération sous-régionale, continentale et internationale renforcée pour la lutte contre le terrorisme en Afrique** Quelques mesures ont été prises au plan continental pour lutter contre le terrorisme en Afrique<sup>19</sup>. En dépit de ces initiatives, la coopération sous-régionale et régionale à la lutte contre les menaces émergentes y demeure à un niveau insatisfaisant. Or, combattre le terrorisme exige une étroite coordination entre les pays africains, comme entre l'Afrique et ses partenaires internationaux. Cela passe également par un renforcement des capacités aux plans local, sous-régional, continental et international, et surtout par une meilleure appropriation africaine des réponses à la violence transnationale<sup>20</sup>.

**- Favoriser l'intégration des peuples :** La forte charge identitaire de l'insécurité contemporaine en Afrique subsaharienne, suggère que soient formulées des réponses tournées vers une approche sociologique de résolution des conflits, et de lutte contre les menaces émergentes. La forte fragmentation ethnoculturelle du continent, et surtout une gestion inadéquate des dites fractures culturelles et religieuses, couplées à un système inégalitaire de redistribution de la richesse nationale, expliquent pour une grande part l'irruption violente des rationalités identitaires en Afrique. Il importe que soit dépassée une approche de sécurité collective exclusivement axée sur le modèle « d'intégration par le haut », au profit d'une formule qui accorde toute sa pertinence à l'intégration des peuples pour un meilleur dialogue social. L'intégration sous-régionale et continentale en Afrique ne devrait pas se limiter à des rencontres au sommet. Elle devrait davantage mobiliser les populations et la société civile, en tant qu'acteurs pertinents du processus. De même, la culture de l'intégration devrait avant tout prendre racine à l'intérieur des États eux-mêmes largement soumis à de profonds clivages sociaux en général, et identitaires en particulier.

**Une approche globale et civilo-militaire de lutte contre le terrorisme en Afrique :** L'adoption en 2006 de la Stratégie anti-terroriste mondiale de l'Organisation des Nations Unies (ONU), marque une étape importante dans la prise de distance par rapport à l'approche « dure » de réponse

militaire au terrorisme, au profit d'une approche holistique, qui accorde toute son importance aussi bien aux questions de Paix et de Sécurité, qu'aux aspects liés au développement, aux droits de la personne humaine et à la gouvernance. C'est ce que souligne le groupe d'experts réuni à Addis-Abeba (Ethiopie) les 03 et 04 juin 2009, à l'initiative du Directeur du Bureau du Conseiller Spécial des Nations Unies pour l'Afrique (OSAA), Patrick HAYFORD<sup>21</sup>. Cette position est réitérée en plein contexte de siège du Westgate par le Conseil de Sécurité des Nations Unies, au cours d'un débat public présidé le 23 septembre 2013 par S.E.M. Faure GNASSINGBE, le Chef de l'État du Togo ; débat intitulé « Les enjeux de la lutte contre le terrorisme en Afrique dans le contexte du Maintien de la Paix et de la Sécurité Internationales ». Face au terrorisme, il importe d'adopter une stratégie globale visant à promouvoir, en Afrique comme ailleurs, la croissance économique, favoriser la bonne gouvernance, faire reculer la pauvreté, renforcer les capacités des États, étendre les services sociaux et combattre la corruption<sup>22</sup>. Par ailleurs, si une meilleure coordination entre les gouvernements africains est cruciale, ces efforts exigent un financement plus important que celui dont ils bénéficient actuellement. Il est tout aussi essentiel que les États et les organismes internationaux, ciblent mieux la société civile africaine et ses associations, dans le cadre d'un double partenariat public-privé et civilo-militaire renouvelés.

En définitive, la lutte contre le terrorisme interpelle toutes les parties ; la Sécurité étant un bien public international<sup>23</sup>. La binarité terrorisme et contre-terrorisme est un défi stratégique et opérationnel majeur pour les armées et les forces de sécurité en Afrique<sup>24</sup>. C'est précisément la raison de la création en Afrique Centrale d'une Coopération Régionale de la stratégie des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme et les ALPC. Il reste aux pays concernés de traduire effectivement dans la pratique cette volonté politique qu'ils semblent manifester lors des grandes rencontres internationales, afin de faire de la Paix, de la Sécurité et du développement une réalité sur le continent.



**NGOBO ATEMENGUE Cécile Annick,**  
*Diplomate (MINREX),*  
*Chercheur en Relations Internationales*

<sup>19</sup> La Convention OUA pour la prévention et la lutte contre le terrorisme, adoptée à Alger en 1999, le Plan d'action de l'UA sur les moyens de prévenir et de combattre le terrorisme en Afrique, 2002, le Centre Africain d'Études et de Recherche sur le Terrorisme-CAERT créé en 2004.

<sup>20</sup> Adossée sur une appréhension moins occidental-centrée.

<sup>21</sup> Ernest Harsch, « L'Afrique et la guerre contre le terrorisme : recherche de solu-

tions axées sur les droits de l'homme », in Afrique Renouveau, octobre 2009, p. 16.

<sup>22</sup> Voir article « Stratégie globale de lutte contre le terrorisme en Afrique », disponible sur [www.untogo.org](http://www.untogo.org), publié le 26 septembre 2013, consulté le 26 septembre 2013.

<sup>23</sup> Lucien Pambou, « Les questions de sécurité pour l'Afrique évoquées au cours de la 68ème session de l'Assemblée Générale des Nations Unies », publié sur [www.geopolitiqueafricaine.com](http://www.geopolitiqueafricaine.com), 26 septembre 2013, consulté le 26 septembre 2013.

<sup>24</sup> Pour une analyse détaillée voir Wulson Mvomo Ela, « L'Afrique subsaharienne dans la géostratégie du terrorisme et du contreterrorisme : un défi stratégique et tactique », in Les actes du Colloque international du CSID de Yaoundé sur le thème « 50 ans de défense et de sécurité en Afrique: états et perspectives stratégiques » avril 2011, p.36.

## DOSSIER: SÉCURITÉ INTERNATIONALE



### Crise syrienne : enjeux géopolitiques et stratégiques

Mouvement de protestation pacifique dans la périphérie du pays à son début en mars 2011, la révolte syrienne a pris de l'ampleur suite à la brutale répression qui s'en est suivie. Radicalisé au fil des mois, ce conflit a pris une tournure plus préoccupante avec l'utilisation d'armes chimiques contre la population syrienne le 21 août 2013 à Ghouta. En réaction, les Etats-Unis et la France ont menacé de recourir à la force contre un gouvernement syrien jugé responsable desdites attaques. Toutefois, après les vétos chinois et russe ayant contré la démarche franco-américaine, des négociations américano-russes engagées en la matière ont abouti, au final, à un Accord signé le 26 septembre 2013 relatif à l'élaboration d'un plan de démantèlement de l'arsenal militaire syrien, dans un délai d'un an, et approuvé par l'OIAC<sup>25</sup>. Avancée diplomatique majeure, ce plan permet surtout de repousser l'éventualité d'une intervention militaire sans mandat international. Plus significative est la possibilité prévue pour le Conseil de Sécurité de prononcer des sanctions contre la Syrie en cas de non respect du plan de désarmement<sup>26</sup>. Par ailleurs, c'est la première fois que la Chine et la Russie affirment leurs bonnes dispositions à voter éventuellement une résolution contraignante sur la Syrie. Cependant, des questions demeurent. La crise syrienne révèle-t-elle l'amorce d'une nouvelle ère géopolitique ? Comment la définir ? Quels en sont les enjeux ? Enfin, quelle serait la position africaine sur la crise syrienne?

<sup>25</sup> Organisation pour l'interdiction des armes chimiques.

<sup>26</sup> La résolution adoptée le 27 septembre 2013, ne prévoit pas de sanctions automatiques si la Syrie ne remplit pas ses obligations et une seconde résolution serait alors nécessaire pour infliger des sanctions contre Damas

ce qui laisse à la Russie, fidèle alliée de Damas, toute latitude pour empêcher des sanctions en raison d'un droit de regard et d'une possibilité de blocage que lui garantit le texte adopté

<sup>27</sup> Mené par les Etats-Unis soutenus par la Ligue Arabe et le Qatar.

<sup>28</sup> L'ambition de la superpuissance militaire conventionnelle américaine est de réduire à néant les capacités nucléaires des acteurs tels l'Iran, qui menacent sa supériorité. Or, ni la Russie, ni la Chine ne semble vouloir s'inscrire dans ce jeu.

## Implications stratégiques et géopolitiques de la crise syrienne

La crise syrienne recouvre de nombreux aspects des conflits de la Guerre Froide. Derrière chaque faction se trouve un camp : le camp occidental<sup>27</sup>, d'un côté, travaille à la chute du régime syrien, et à la défaite de son allié majeur dans la région, l'Iran. De l'autre, la Russie et la Chine soutiennent le modèle syrien. Un autre acteur majeur dans ce théâtre est Israël, qui reproche à Damas son soutien aux résistants palestiniens (Hamass) et libanais (Hezbollah). Dans un tel contexte, le démantèlement de la menace syrienne, avec à terme une fragilisation de Téhéran<sup>28</sup>, serait fort opportun.

Les répercussions de la crise syrienne se font ressentir dans toute la région : pression migratoire et ses implications en matière humanitaire sur les pays voisins; dilemme sécuritaire aux frontières etc. En outre, l'extension du conflit au Liban et en Iraq a exacerbé les tensions communautaires dans ces Etats déjà confrontés aux problèmes d'instabilité. Même schéma pour la Turquie dont le soutien aux rebelles syriens a conduit à des manifestations d'hostilité au niveau de sa frontière avec la Syrie<sup>29</sup>. Par ailleurs, la possible émergence d'une nouvelle région autonome kurde (près de la région kurde d'Irak) est réelle, avec pour effet à terme de booster les aspirations séparatistes des kurdes de Turquie, et d'offrir un terrain de refuge propice au PKK<sup>30</sup>.

La crise syrienne a fortement détériorées les relations entre les trois nations non arabes de la région : l'Iran, la Turquie et Israël. Pour l'Iran, la guerre civile en Syrie a eu un impact négatif sur son alliance avec le Hamas qui, en refusant malgré les pressions iraniennes de soutenir Al-Assad, a quitté Damas pour Doha, une atteinte grave aux aspirations de leadership régional de l'Iran. La Turquie, considérée comme la grande gagnante en raison de son modèle de compatibilité entre islam et démocratie, développement économique et contrôle civil de l'armée, a le plus souffert des conséquences économiques et des implications géopolitiques de la crise syrienne<sup>31</sup>. Israël en raison du « printemps arabe », mais également de la crise syrienne, a vu son isolation au plan régional s'accroître ; tout comme il a été confronté à un voisinage fortement déstabilisé<sup>32</sup>. Selon certains observateurs, la crise syrienne crée un environnement plus favorable que jamais au règlement du conflit israélo-palestinien.

La crise syrienne a accentué la polarisation communautaire déjà prégnante dans la région après l'éclatement de la guerre civile iraquienne. Conséquences : non seulement une perception bien établie de la révolte comme un soulèvement sunnite contre un régime alaouite, ses soutiens locaux et ses alliés chiites ; mais éga-

lement un repositionnement géopolitique<sup>33</sup> sur une base communautaire qui accentue la rivalité irano-saoudienne. A cet égard, le champ politique de la région depuis la guerre en Iraq est animé par les pro-occidentaux dits modérés (Egypte, Jordanie, Arabie Saoudite), les radicaux dits axe de la résistance (Iran, Syrie, Hamas, Hezbollah), et enfin les modérateurs (Turquie et Qatar). Le positionnement (pro sunnite) anti-Iran et anti-Syrie de ces derniers dans la crise syrienne a compromis leur posture médiatrice.

### La crise syrienne : que retenir du jeu des grandes puissances ?

La Russie est la puissance qui a marqué le plus de point dans le traitement de la question syrienne en mettant sur la table une proposition acceptée par les USA et la Syrie, et finalement consacrée par le Conseil de Sécurité. Elle est parvenue à se positionner comme un acteur majeur et incontournable dans cette partie du monde. L'alliance entre la Russie, la Syrie et l'Iran, sur fond d'assistance massive, conforte l'influence russe dans le Moyen-Orient, garantit des facilités pour les navires russes dans les ports syriens, et étend la présence permanente de la marine russe dans la Méditerranée. Le maintien d'une confrontation avec les USA permet à la Russie de donner au monde l'impression de vivre un nouvel épisode de la Guerre Froide et, en même temps, de détourner l'attention de la communauté internationale de l'inquiétante situation intérieure du pays.

Conformément à la doctrine de Deng Xiaoping en matière de relations internationales (Ne pas être le premier, mais ne jamais être loin du premier), la Chine a fait montre d'un suivisme remarquable à l'égard de la Russie avec qui elle partage la non-ingérence dans les affaires internes de la Syrie et de l'Iran. Pour elle, les destins de ces deux nations sont liés. Les intérêts chinois et russes dans cette partie du monde sont concordants. Ils soutiennent le modèle syrien laïc et anti-islamiste<sup>34</sup>. Enfin, la Syrie est d'une importance vitale pour la Chine qui en importe près de 60% de sa consommation d'énergie.

Le récent rapprochement Obama-Rohani, qui a surpris la communauté internationale, est un moyen pour des USA en perte de vitesse du point de vue de leur leadership, de reprendre la main sur le dossier du nucléaire iranien, et pour l'Iran de démontrer sa liberté d'action par rapport au grand allié russe.

La France, critiquée pour son attitude « va-t-en-guerre », semble être la puissance qui ne marque aucun point après le dénouement heureux au Conseil de Sécurité. Désavouée par les « 27 », cette dernière n'a pas été associée aux différents sommets et rencontres américano-russes qui ont abouti tant au Plan de démantèlement qu'à la Résolution du Conseil de Sécurité du 27

<sup>27</sup> D'où l'autorisation du parlement turc accordée en octobre 2012 au gouvernement pour mener des actions dans les pays voisins de la Turquie et le déploiement par l'OTAN en janvier 2013 de missiles Patriot le long de la frontière turco-syrienne.

<sup>28</sup> Face à cette situation, le gouvernement turc a du se résoudre à négocier avec le leader kurde Abdullah Ocalan ; négociations qui ont abouti à un cessez-le-feu entre les deux parties et des réformes pour améliorer le statut des kurdes en Turquie et autoriser un rapprochement avec les kurdes d'Irak et de Syrie.

<sup>29</sup> Les tensions avec Israël ont affecté sa capacité de médiation dans le conflit israélo-palestinien. Malgré les récents efforts des USA pour réconcilier la Turquie et Israël avec notamment la reprise des ventes d'armes à la Turquie, le retour à l'alliance stratégique notable avant 2008, ne semble pas à portée de main.

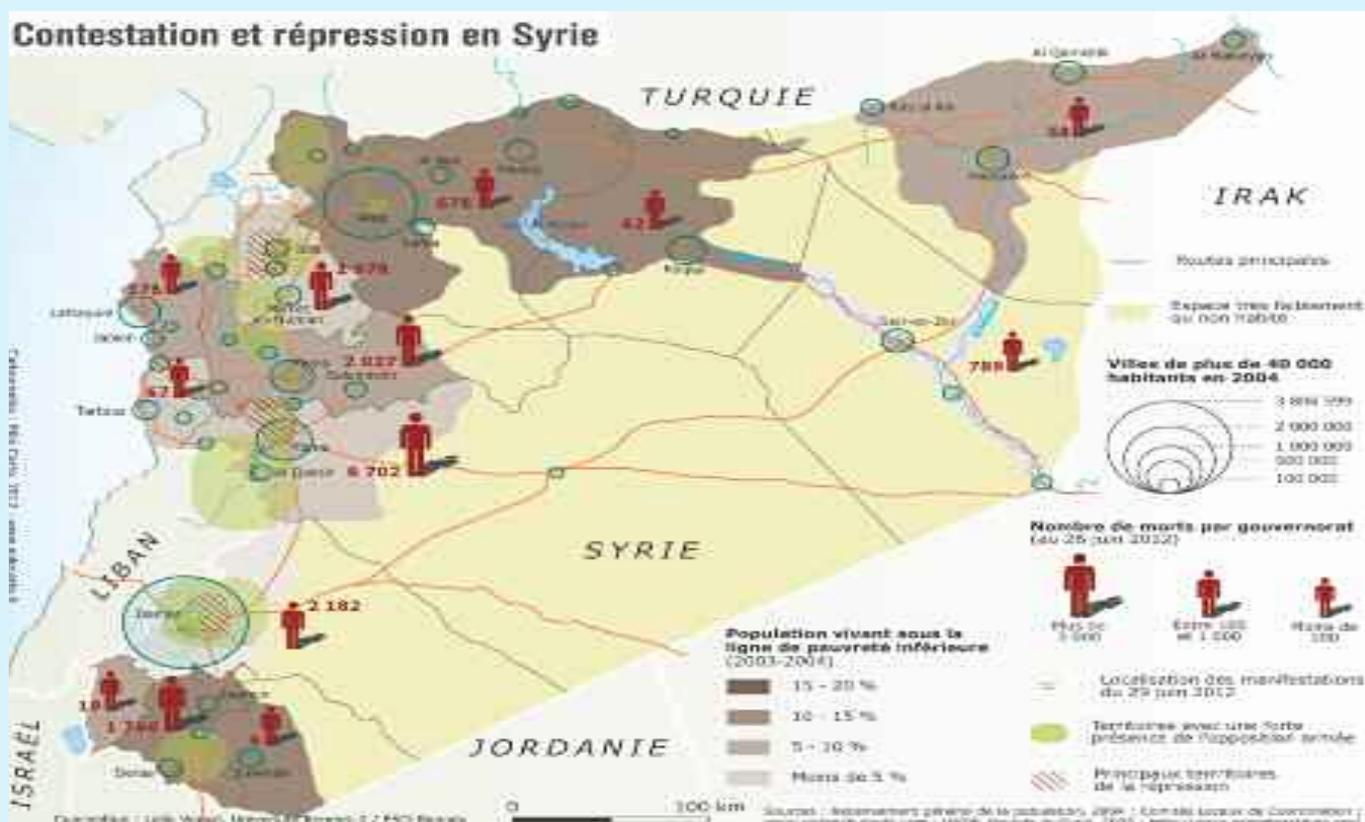
<sup>30</sup> Avec Al-Assad aux abois, Israël perd un voisin hostile mais sur, un voisin qui a su préserver l'accalmie aux frontières. Israël s'est inquiété des répercussions de la crise syrienne notamment l'usage des armes chimiques, l'acquisition d'armes tactiques par des groupes terroristes ou la Syrie devenant une terre d'accueil pour Al Qaeda.

<sup>31</sup> Toutefois, le repositionnement géopolitique ne repose pas uniquement sur le schisme sunnites-chiites ; il s'appuie aussi sur des considérations internes et les liens historiques. Parmi les nations à dominance sunnite, on peut citer d'une part la Tunisie ; la Libye et l'Egypte qui se sont rangées dans le camp révolutionnaire quand il s'agit de soutenir les mouvements de protestation et rebelles dans la région. D'autre part, les Etats conservateurs du Golfe pendant qu'ils soutenaient les révolutions en Libye et en Syrie, ont aidé à réprimer le soulèvement au Bahreïn, contribué au pacte de stabilité au Yémen

et apporté un soutien généreux au Maroc et à la Jordanie. En Tunisie et en Egypte, les monarchies du Golfe ont d'abord essayé de maintenir les régimes en place, puis ont fini par soutenir les groupes conservateurs voir salafistes lorsqu'elles se sont rendues à l'évidence que la chute desdits régimes étaient inéluctable. Il faut aussi relever que ces monarchies n'ont pas toujours la même analyse et approche des problèmes régionaux : pendant que le Qatar soutient fortement les Frères musulmans, L'Arabie Saoudite et les Emirats Arabes unis n'ont cessé de s'inquiéter de l'influence croissante des Frères dans la région.

<sup>34</sup> L'alliance russo-syrienne est un moyen de contrecarrer la montée de l'extrémisme sunnite dans le Caucase nord.

# DOSSIER: SÉCURITÉ INTERNATIONALE



septembre dernier.

## La crise syrienne : Qu'en dit l'Afrique ?

Alors que les puissances mondiales et régionales et les diverses instances internationales prennent position et s'activent sur le terrain de la recherche d'une solution militaire et/ou négociée, l'Afrique s'illustre par son mutisme. L'on peut toutefois relever d'un côté la prise de position à titre individuel de certains pays africains : la Tunisie, qui a rompu ses relations diplomatiques avec Damas dès février 2012 ; le Maroc, qui se méfie du Hezbollah et de l'Iran ; le Sénégal, qui avait affirmé qu'il soutiendrait la position franco-américaine s'il était prouvé que le gouvernement syrien était le responsable des attaques chimiques. De l'autre, l'Afrique du Sud, l'Algérie et la Mauritanie qui, tout en réaffirmant leur ferme opposition à toute intervention militaire étrangère en Syrie en dehors du cadre fixé par le droit international, ont manifesté leur soutien à un règlement politique de la question au moyen d'un dialogue inclusif. Au demeurant, l'Union Africaine, qui représente plus du quart des membres de l'ONU, n'a jusqu'à présent pas pris une position claire et officielle sur la question. Ce mutisme contribue à la marginalisation de l'Afrique sur le plan international, et l'exclut du jeu des acteurs qui façonnent actuellement la reconfiguration de la géopolitique mondiale.

Pour certains observateurs, ceci est un aveu de son incapacité à influencer les grands acteurs du dossier. Or, comme le relève Cheikh Tidiane GADIO, « l'Afrique ne peut pas s'emurer dans le silence. Les peuples ne doivent pas attendre qu'on leur donne un certificat de capacité à influencer pour s'imposer »<sup>35</sup>. Toutefois, l'octroi à l'Afrique d'un siège permanent au Conseil de Sécurité ne sortira pas l'Afrique de son habituelle position marginale. Les Etats africains doivent apprendre à faire bloc au sein de l'Union Africaine, s'ils veulent capitaliser l'éventuel siège permanent au Conseil de Sécurité.

Par ailleurs, la crise syrienne semble ne concerner que la partie Nord de l'Afrique. Solidarité pan arabe sans aucun doute. En tout état de cause, la confrontation est vive entre les anciens régimes représentés par l'Algérie, le Soudan, la Mauritanie, et les gouvernements révolutionnaires d'Egypte, de Tunisie et de Libye. Mais aussi entre laïcs et promoteurs de l'islam politique. Le mutisme généralisé de l'Afrique subsaharienne sur la question syrienne emporte deux postulats :

- ▶ Un désintérêt de l'Afrique subsaharienne et qui est révélateur d'un manque de solidarité du reste de l'Afrique vis-à-vis du peuple arabe dont la plus grande partie se trouve pourtant sur le continent africain ;
- ▶ Une confirmation de l'idée selon laquelle le Sahara serait

<sup>35</sup> Cheikh Tidiane GADJO, ancien Ministre des Affaires Étrangères du Sénégal et dirigeant de l'Institut panafricain de stratégies, sur la Syrie, « l'Afrique ne peut pas se murer dans le silence », entretien avec Nicolas Champeaux, RFI, Article publié le : mercredi 28 août 2013.

une limite naturelle entre les deux Afriques. L'on peut relever que l'Afrique du Nord n'a jamais fait montre d'un activisme particulier dans les théâtres de conflit en Afrique noire.

### **La crise syrienne : quels scénarii à court et moyen terme?**

S'achèmerait-on vers la fin de la crise syrienne ? L'accord entre la Russie et les Etats Unis ainsi que la Résolution du Conseil de Sécurité du 27 septembre 2013 font s'accroître les chances d'un règlement pacifique. Mieux encore, la tenue à la mi-novembre, de la Conférence de paix en Syrie, dite « de Genève II », sous les auspices des Nations Unies et en présence autour des délégations du pouvoir syrien et de l'opposition, permet d'envisager une issue négociée. Il faudrait néanmoins relever les nombreux reports de cette conférence, notamment en raison de divergences sur ses objectifs et ses parties prenantes. Toutefois, au regard de la situation actuelle marquée par la poursuite des affrontements sur le terrain, quatre scénarii possibles peuvent être dégagés :

(1) Une transition négociée serait l'issue la plus improbable à cause du jeu à somme nulle développé par les différents acteurs au conflit, les intérêts conflictuels des puissances régionales et les désaccords internationaux sur l'analyse et la résolution du conflit entre les puissances occidentales, et la Russie en l'occurrence.

(2) La poursuite des combats et la consolidation de la fragmentation du pays semblent être le scénario probable en raison du fait que chaque partie campe sur ses positions, militaires notamment, et que des acteurs extérieurs continuent de soutenir les belligérants. L'impossibilité d'une solution militaire rapide augmenterait les massacres avec l'éventualité de nettoyages ethniques qui découlerait de la fragmentation du pays en zones pro et anti régime.

(3) Une chute du régime suivie d'une guerre civile communautaire : l'exemple libyen permet de penser que même en cas de victoire des rebelles aidés massivement par les acteurs extérieurs, la chute du régime n'entraînera pas forcément la fin des violences. Les actes de vengeance contre les anciens tenants de l'appareil politico-militaire, un probable nettoyage ethnique et la lutte entre factions rebelles pour le contrôle de portions du territoire sont autant de facteurs favorables à l'escalade vers une guerre civile communautaire.

(4) Une chute du régime et la transition politique : il existe un large consensus aussi bien au sein de la classe politique syrienne que de la diaspora que cette crise devrait mener à un ordre post-Assad démocratique, pluraliste et inclusif dans une Syrie unie. Cependant, l'impact de la guerre civile, la radicalisation de certains groupes

rebelles (avec l'immixtion dans le conflit de djihadistes et mercenaires étrangers), et l'incapacité de l'opposition politique syrienne à s'unir et à se structurer en un corps représentatif crédible amenuisent sans cesse la matérialisation d'une telle hypothèse.

La crise syrienne est avant tout une déclinaison du printemps arabe, car elle exprime l'aspiration légitime d'un peuple à la démocratie, aux droits de l'homme et libertés publiques, à l'égalité des genres et à la fin de la corruption. Malheureusement, la militarisation des parties, amplifiée par les ingérences et convoitises internes, régionales et internationales, a eu pour conséquence une réponse brutale des autorités gouvernementales syriennes.

Certains spécialistes considèrent que cette crise n'est pas un simple épisode des relations internationales, mais un véritable tournant. Ils la comparent à la crise de Suez (1956). En même temps qu'elle démontre que le monde change d'imperium<sup>36</sup>, elle devient un test du rapport entre les puissances mondiales. Par ailleurs, la question syrienne marque une transition géopolitique car l'unilatéralisme américain est de moins en moins affirmé, tout comme la difficulté à réunir autour des USA des coalitions source d'une légitimité susceptible de les dispenser d'un mandat des Nations Unies. Dans la même veine, les puissances émergentes comme l'Europe sont plus préoccupées par la santé de leurs économies, et œuvrent à éviter toute instabilité qui pourrait leur porter préjudice.

Nous entrons donc dans une ère de divergence fondamentale entre intérêts américains, européens et ceux du reste du monde ; ce qui accroît l'importance de la Russie ou de la Chine dans le règlement des questions concernant certaines parties du globe. En somme, les puissances s'éprouvent pour déterminer l'extension de leurs puissances respectives, savoir ce dont l'autre est capable et jauger quel est son point de rupture en fonction des moyens dont il dispose. Si cela s'applique aux puissances disposant d'une réelle capacité militaire (USA, Chine, Russie), force est de constater l'inexistence militaire de l'Europe. Au final, tout développement au Moyen-Orient en termes de conflit, de frontières, d'alliances et d'équilibre des forces sera largement tributaire de l'évolution future de la crise syrienne.



**Leger Felix NTIENJOM MBOHOU**  
*Diplome, MINREX*

<sup>36</sup> Selon certains experts, la crise syrienne semble ouvrir une période de transition vers l'établissement d'un condominium sino-américain sur le reste du Monde sur la base d'une logique d'adversaire-partenaire : adversaires, dans une lutte pour la suprématie ; partenaires, pour éviter l'émergence d'une troisième superpuissance susceptible de perturber le jeu. La guerre en Syrie

pourrait donc servir les intérêts stratégiques américains, car elle crée une tension (malgré la coopération) avec les russes et freine l'établissement d'une alliance stratégique entre l'Europe et la Russie (Jean-Bernard Pinatel, (général et chef d'entreprise) voir son blog : [www.geopolitique-geostrategie.fr](http://www.geopolitique-geostrategie.fr)). L'on assiste à la résurgence de la quête traditionnelle d'un

équilibre jamais atteint parce que toujours instable des rapports de puissances, équilibre corrigé en permanence par le facteur nucléaire (François Géré, (historien. Spécialiste en géostratégie), entretiens avec Théophile Sourdille)



# Ecole Internationale des Forces de Sécurité



*«Un outil au service de  
la paix et la sécurité du continent Africain»*