



8<sup>ème</sup> Conférence Africaine sur la Population

ENTEBBE, OUGANDA 18-22 NOVEMBRE 2019



***THEME 7***

**MOBILITES DES AFRICAINS**

***SOUS -THEME***

**707. Migrations internes, pauvreté et inégalités**

***TITRE :***

***Mobilité professionnelle et spatiale : l'exemple des « moto-taximen » au Cameroun.***

***AUTEUR***

**MONGBET Abêt**  
**Démographe**  
**Docteur en Géographie**

**(BUCREP- CAMEROUN)**

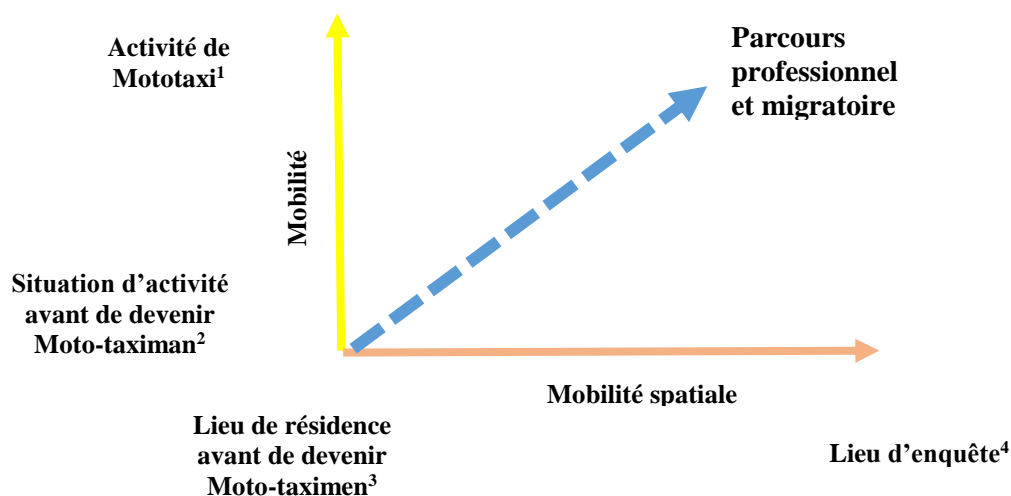
## Introduction

Le développement des infrastructures et des moyens de transport, l'émergence des nouvelles classes sociales ont fait de la mobilité spatiale une mode de vie et un art (Amar, 2014). Si cette réalité reste une affaire de certains pays développés, ses mobiles dans les pays en développement restent liés aux crises politiques, aux précarités économiques et sociales dont le manque d'emploi. Ainsi, la mobilité spatiale bien que reproductrice des classes sociales (Terrier, 2009) contribue à la mobilité professionnelle lorsque celle-ci n'en est pas la cause. Pour cela, les facteurs de la mobilité varient d'un contexte à l'autre ainsi que les enjeux de la migration (Mimche et Kamdem, 2016 ; Terrazoni et Al, 2019), vu le modèle récursif (Piché, 2013) qui met en évidence la complexité du système mobilitaire (Mongbet, 2019) et le développement de manière globale (Zelinsky, 2013). Suivant la théorie du cycle de vie, l'évolution (ascension sociale) d'un individu à travers le succès scolaire ou académique, le mariage, les affectations professionnelles et autres conduisent à une certaine mobilité géographique (Piché et Gérard, 2004).

Si ce qui précède évoque les facteurs contextuels, économiques, sociaux et démographiques de la mobilité, l'intérêt ici repose sur le champ d'activité du secteur informel dont les modèles d'explications sont rares. Cette étude aborde un phénomène ou encore une activité informelle qui prend de l'ampleur mais encore peu présent dans les travaux scientifiques : la conduite des motos en ville comme activité professionnelle. Elle défie les pouvoirs africains dans l'aménagement et la gestion urbains, pour les besoins de population vu certaines satisfactions. Conjointement, l'activité s'accompagne de la migration de la population à la recherche du bien-être. Qui sont ces migrants ? Qu'est-ce qui explique cette double mobilité ? Quelles leçons en tirer dans le cadre de gestion de population et de l'espace ?

La méthode utilisée pour répondre à ces questions vise l'explication de la migration combinée à la pratique de « moto-taxi ». Cette recherche procède d'une manière classique par la régression logistique au concours des données collectées par le BUCREP (Bureau Central des Recensements et d'Etudes de Population) en 2017. L'échantillon est issu d'un sondage national dans toutes les villes régionales du Cameroun pour une taille de la population de 1898 individus.

### 1. L'appréhension de la mobilité professionnelle et spatiale des moto-taximen dans l'étude

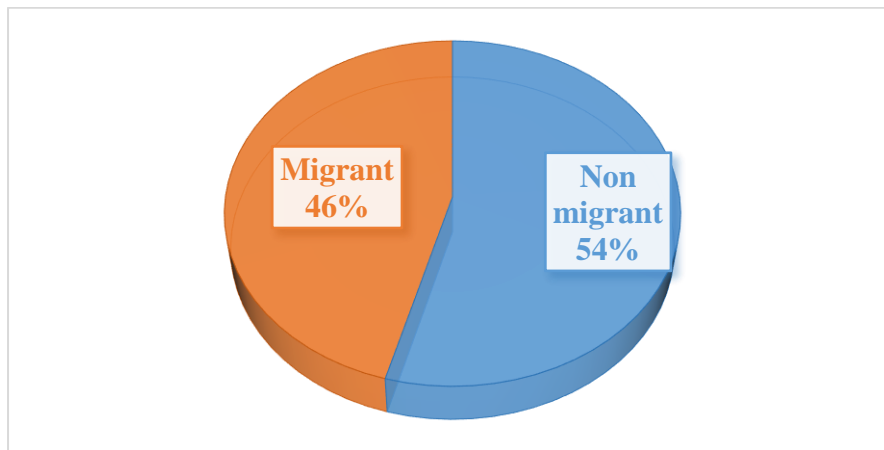


1, 2, 3, 4 sont les variables d'enquête.

Partant de ce schéma, a migré le moto-taximan dont le *lieu de résidence avant de devenir Moto-taximen* est différent du *lieu de l'enquête*, avec une hypothèse que l'intervalle de temps est considérable ou que le moto-taximan a l'intention de durer à destination. Cette différence des lieux tient compte non seulement des arrondissements, mais surtout exclut les mouvements intra-communautés urbaines, lesquels sont considérés comme mobilité résidentielle.

Cette approche a permis de constater que les moto-taximen au moment de l'enquête étaient constitués autant des migrants que des sédentaires.

Graphique 1.1 : Répartition des moto-taximen par statut migratoire

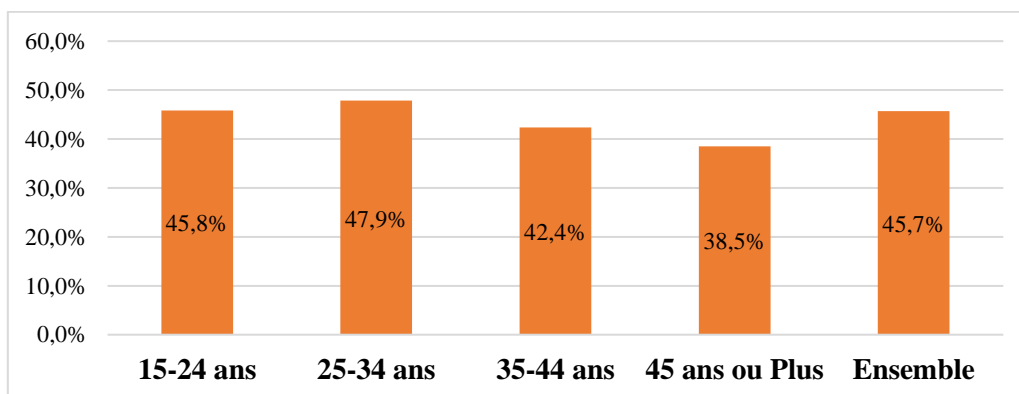


Le taux de 45,68% des migrants ci-dessus comparé à celui de l'ECAM4 (INS, 2014) qui s'élève à 40,8% rend compte du fait que les individus impliqués dans l'activité de mototaxi migreraient plus. En tenant compte de la mobilité au sein des communautés urbaines, ce chiffre atteint 66,33% de moto-taximen qui ont changé de lieu avant de pratiquer l'activité. Pour comprendre cette mobilité spatiale, il convient de questionner d'autres variables liées au phénomène.

## 2. Analyse différentielle des facteurs associés au parcours professionnel et migratoire.

La mobilité des mototaxis : une affaire de tous les âges

Graphique 2.1 : Proportion des moto-taximen migrants selon le groupe d'âges



Un zoom sur l'âge prouve que la migration des moto-taximen est sans frontière entre les générations, bien qu'il y ait une marge de près de 09,4% dans la distribution.

Le tableau ci-dessous ressort une description bivariée des facteurs associés aux migrants moto-taximen. Les valeurs du Chi-2 inférieures à 0,05 désignent les variables individuellement liées à la mobilité ; et plus le V de Cramer tend vers 1, plus l'association est forte.

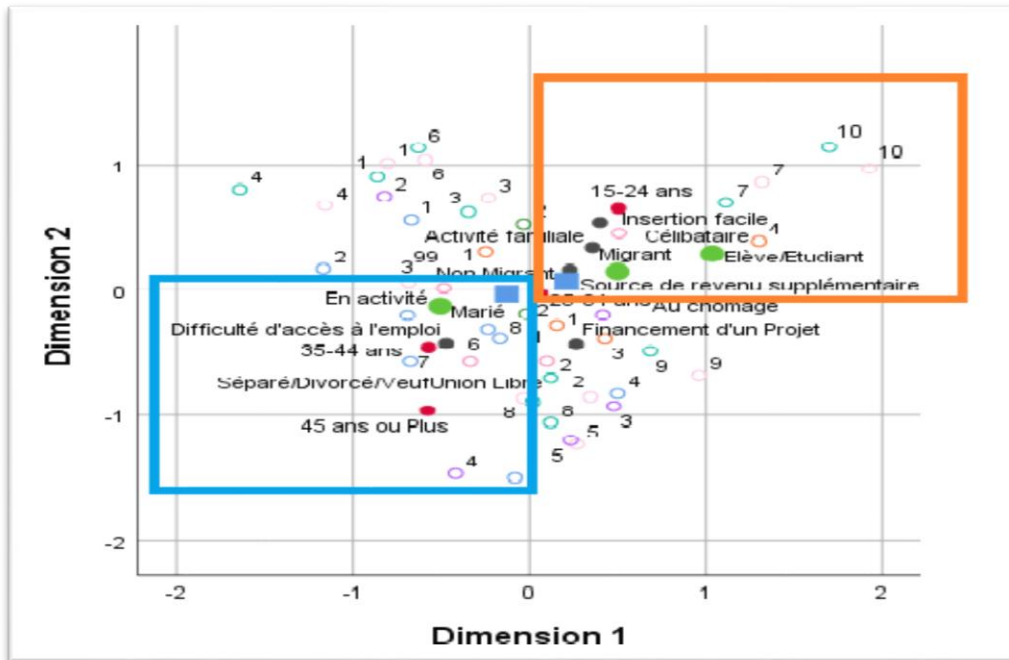
Tableau 1.1 Analyse différentielle des facteurs associés à la migration des moto-taximen

Variables d'étude	Association significative / Valeur de Chi-2	Force de l'association (Valeur de V de Cramer)
<b>Variables Contexte</b>		
1. Région de Résidence	0,000	<b>0,26</b>
2. Milieu de Résidence	0,000	<b>0,252</b>
3. Région d'Origine	0,000	<b>0,156</b>
4. Religion	na	0,066
<b>Variables économiques</b>		
5. Activité Exercée Avant	0,000	<b>0,135</b>
6. Raison d'exercer l'activité	0,000	<b>0,121</b>
7. Situation d'activité Avant de devenir Moto-taximan	0,029	<b>0,061</b>
<b>Variables Démographiques</b>		
8. Niveau d'Instruction	0,005	<b>0,088</b>
9. Statut (Chef) dans le Ménage	0,005	<b>0,065</b>
10. Statut matrimonial	na	
11. Age du Moto-taximan	na	
12. Charge Démographique du Ménage	na	
<b>na</b> : non associée. Seuil de 05%. Même au seuil de 10%, les variables avec <b>na</b> ne sont pas toujours associées à la mobilité		

### 3. Caractéristiques des « Moto-taximen » relative à la migration.

Faisant une Analyse Factorielle des Correspondances Multiples (AFCM), le graphique suivant nous ressort sur deux dimensions une explication de 50,7 % des profils des migrants moto-taximen. En observant les deux cadres (bleu et rose), le rapprochement est évident entre les moto-taximen qui étaient déjà en activité (non migrants) et ceux qui étaient encore en chômage ou étudiant ayant migré, probablement à la quête d'insertion professionnelle ou globalement de la mobilité sociale. Les premiers sont plus âgés tandis que ceux qui ont migré sont moins jeunes, justifiant leur choix de moto-taxi par une raison d'insertion (professionnelle) facile. Toutefois, le rapprochement entre la variable clé migration (en bleu) prouve que les distinctions ne sont pas vraiment étanches, témoignant le fait qu'aucune catégorie sociale n'échappe vraiment pas à la migration pour faire la pratique de moto-taxi.

Schéma3.1 : Profil des moto-taximen ayant migré



#### 4. Analyse explicative de la migration des « moto-taximen »

Le tableau ci-dessous montre les contributions des facteurs expliquant la mobilité spatiale des moto-taxi.

Tableau 4.1 : Facteurs explicatifs de la migration des moto-taximen

Variables explicatives	Contribution (%) à l'explication	Contribution (%) au modèle
Région de Résidence***	30,4	40,59
Milieu de Résidence***	25,29	33,77
Région d'Origine***	14,2	18,96
Niveau d'Instruction***	2,54	3,39
Activité Avant*	1,58	2,1
Religion**	0,88	1,18
Statut dans le Ménage ns		
Raison d'exercer l'activité ns		
<b>Total</b>	<b>74,89</b>	<b>100,</b>
ns Non Significative. Significatif au seuil de - * 10% - ** 5% - *** 01%		

Vu la prédominance des facteurs contextuels, la pratique de moto-taxi serait le résultat de l'échec du développement sociospatial qui interpelle plus les planificateurs et gestionnaires de l'aménagement des villes, lesquelles offrent des emplois aisés dans un environnement adéquat. En outre, l'analyse des moyennes montre que le revenu journalier chez les moto-taximen ayant migré est de 5300 FCFA contre 4750 FCFA chez ceux qui n'ont pas migré. La différence de 550 FCFA par jour au sein d'une même catégorie socioprofessionnelle dans un contexte de pauvreté chronique et de précarité sociale est significative. Et parmi les migrants, ceux qui étaient en activité gagnent moins que ceux qui ne l'étaient pas encore. Un résultat qui conforte la mobilité spatiale comme une source d'augmentation de revenus et d'ascension sociale.