

L'INTEGRATION DES "MOTOS-TAXIS" DANS LE TRANSPORT PUBLIC AU CAMEROUN OU L'INFORMEL A LA REMORQUE DE L'ETAT : UNE SOLUTION D'AVENIR AU PROBLEME DE MOBILITE ET DE L'EMPLOI URBAIN EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE.

Célestin Kaffo (Chercheur-Géographe, Institut National de Cartographie, Cameroun) celkaf2000@yahoo.fr, **Pierre Kamdem** (Chercheur-Géographe, CRESC, Université de Paris XIII) pierre.kamdem@yahoo.fr, **Basile Tatsabong** (Chercheur-Géographe, Institut National de Cartographie, Cameroun) btatsabong@yahoo.fr, **Louis Marie Diebo** (FLSH, Département de Géographie/Université de Dschang, Cameroun) diebure@yahoo.fr.

Résumé

Depuis le début des années 1990, la crise socio-économique a fragilisé l'intervention de l'Etat dans les secteurs prioritaires tels que le transport public. Ce désengagement s'est matérialisé par la fermeture des entreprises de transport telles que la SOTUC et le gel des travaux d'entretien routier. Ainsi, le mauvais état des routes et l'incapacité de l'Etat d'assurer le transport urbain ont hypothéqué la mobilité des personnes. Comme solution, les populations précarisées ont intégré la moto dans le transport public. Avec une clientèle sans cesse croissante et son caractère peut onéreux et convivial, ce mode de transport s'est implanté solidement devenant, une activité économique de grande importance. Cependant, ce mode de transport reste diversement apprécié car les acteurs entretiennent une polémique sur son interdiction et sa légalisation. Néanmoins, il reste un acquis informel mais à préserver pour plus d'efficacité.

Mots clés : transport urbain, pauvreté, mobilité, moto-taxi.

INTRODUCTION

En Afrique subsaharienne, le malaise socio-économique a exercé de puissants effets sur les modes d'accès au marché du travail, les revenus allant jusqu'à rendre problématique le déplacement des personnes et des biens suite à la fermeture des principales sociétés de transport public là où elles ont existé. Comme palliatif, l'exploitation de la moto comme moyen de transport et source de revenus est comptée parmi les activités du secteur informel¹ les plus prisées. De plus en plus, on voit se développer dans de nombreuses villes africaines, le phénomène de

¹ Le secteur informel est une représentation d'activités économiques difficile à définir. Nous retiendrons pour l'essentiel qu'il s'agit d'un secteur diffus, de micro-activités économiques que les spécialistes qualifient, pour les uns d'informel, par opposition au secteur structuré (fiscalisé), pour les autres de traditionnel, par opposition au secteur moderne de l'économie. Mais quelle que soit la définition, la réalité qu'on veut décrire revêt des contours insaisissables. Nous pensons que le secteur informel se définit davantage par ses manifestations et ses causes que par un concept précis.

Motos-taxis connu sous le nom de "*bend-skin*"² au Cameroun, "*zémidjan*"³ ou "*zeds*" au Bénin, "*Oléa*" au Togo et "*kaboukabou*" au Niger etc. Comme une traînée de poudre, les taxis à deux roues se sont intégrés dans le secteur de transport public et ont envahi l'espace de certains pays africains d'autant plus qu'ils y ont trouvé une forte clientèle qui leur a permis de s'implanter progressivement même si le succès est jusqu'ici mitigé.

Au Cameroun comme dans beaucoup d'autres pays d'Afrique subsaharienne (fig. 2) et plus principalement dans les villes comme Douala, Yaoundé, Bafoussam, Dschang, Bamenda etc., la diffusion de la moto-taxi a bénéficié des conditions somme toute particulières :

- la situation socio - politique des années 1990 ponctuée par les "*villes mortes*",
- la fermeture des entreprises de transport intra urbain telles que la Société de Transport Urbain du Cameroun (SOTUC) dans les villes de Douala et de Yaoundé,
- la recrudescence du chômage suite au gel des recrutements et concours administratifs,
- la dégradation des voiries urbaines (présence des nids de poules sur les axes de communication), rendant inaccessibles plusieurs quartiers aux auto-taxis de ville
- les multiples mouvements d'humeurs des conducteurs d'auto-taxis de ville,
- l'entrée sur le marché camerounais de nouvelles marques de motos d'origine asiatique, convivial, flexible et vendues au prix relativement bas par rapport aux marques YAMAHA, SUZUKI, HONDA,
- la multiplication des usines locales de montage, de vente de motos et des pièces détachées.

Timide à ses débuts comme partout ailleurs en Afrique (AGOSSOU NOUKPO, 2003), ce mode de transport s'est généralisé au fil des ans comme une traînée de poudre et est devenu un excellent moyen de transport en commun reliant le centre ville aux quartiers périphériques et villages environnants. Comme conséquence, le parc de moto s'est multiplié considérablement rendant non seulement difficile de distinguer la "*moto-taxi*" de la moto à usage personnel mais de se prononcer sur le chiffre exact des motos exploitées à titre onéreux. Il n'existe guère de statistiques relatives au nombre de "*bend-skin*" des cinq dernières années. Même si les propriétaires de moto sont pour la plupart détenteur d'une carte grise, la fonction première n'est généralement pas commerciale. Les statistiques sont demeurées parfois fragmentaires et aléatoires, pour ne pas dire fantaisistes, donc, encore sujettes à caution. Il est pratiquement voire impossible au jour d'aujourd'hui de donner les statistiques dans ce secteur de transport. Différentes sources, estiment que le parc moto de Douala dispose de 5 000, 20 000, 50 000, 100

² Tiré du "pidgin", (anglais locale), "*bend-skin*" désigne une danse traditionnelle de l'Ouest du Cameroun réputée pour la frénésie de son rythme et la position courbée des danseurs. Les premières marques de motos utilisées par les conducteurs de motos-taxis, 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.

³ Ce vocable signifie "prends moi vite, "emmène moi vite" sans ménagement" en langue nationale *Goun*.

000 voire 300 000 engins. Toutefois, les nouvelles demandes et les nouveaux services de mobilité urbaine de la moto l'ont rendu indispensable dans les villes et même jusque dans les campagnes les plus reculées du Cameroun,

Face à l'aggravation des effets de la précarisation de l'emploi et de la baisse des revenus, de nombreux jeunes qualifiés ou non et certains travailleurs en activité s'y sont investis pour s'assurer d'un revenu. Négligeable et clandestin à ses débuts, le transport par moto n'a donné lieu à aucun enregistrement officiel au même titre que les "*clando*" qui peuplent presque tous les carrefours des villes camerounaises et servent de pont entre villes et villages (KENGNE FODOUOP, 1985). C'est ce qui explique l'anarchie constatée dans son mode d'organisation et de fonctionnement dans les centres urbains. En somme, le "*bend-skin*" est devenu un sérieux concurrent des taxis de ville. Dans certains carrefours et quartiers de Yaoundé par exemple, le transport en commun est désormais contrôlé par les "*bend-skin*" qui ont complètement éclipsé de la circulation des auto-taxis de ville et "*clando*" (DJOYUM, 2006). Cette activité, dont l'explosion est remarquable depuis 1990 dans la partie sud du Cameroun, mobilise une foule de personnes mais reste diversement appréciée par les usagers, les conducteurs, les autorités administratives et alimentent des débats contradictoires dans les médias publics et privés. Autant elle constitue un "*vivrier d'emploi*" ainsi qu'un excellent moyen "*d'arrondir les fins du mois*" pour certains travailleurs actifs, un pont pour les populations des zones enclavées et inaccessibles qui ont désormais accès aux villes, il n'en demeure pas moins qu'elle engendre de nombreux problèmes et les autorités administratives ne cessent d'entretenir la polémique sur l'interdiction ou la légalisation⁴ de ce mode de transport (BIKOÏ, 1998). La libéralisation du secteur du transport public en milieu urbain a favorisé la montée fulgurante d'un mode de transport informel qui progressivement est à la remorque de l'Etat.

I.- Historique d'un phénomène de société au Cameroun

C'est par le grand Nord (Extrême-Nord, Nord et Adamaoua) que la moto a essaimé l'espace camerounais comme moyen de transport ou de déplacement des personnes et des biens par excellence. Cette intégration a bénéficié à ses débuts de nombreux attributs. A cause de la contrebande qui fait baisser les prix d'achat, la proximité et de la porosité de la longue frontière avec le Nigeria, le Cameroun est devenu le point de chute des motos importés ou assemblés au Nigeria. Au début des années 80, Maroua, Garoua, Ngaoundéré, Yagoua, furent les premiers foyers des Motos-taxis au Cameroun. Selon les estimations, on en trouverais au jour d'aujourd'hui, 30 000 à Maroua, 20 000 à Garoua, 15 000 à Ngaoundéré (DPC, 2004). Malgré le caractère estimatifs des chiffres, force est de constater que la moto en tant que moyen de

⁴ Décret n°95/650 du 16 novembre 1995 "fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux"

déplacement est entrée dans les mœurs ce d'autant qu'elle règne sans partage dans le secteur des transports urbains de nombreuses villes aujourd'hui. Après le septentrion, la Province de l'Est à travers les villes telles que Bertoua, Batouri, Yokadouma a constitué le deuxième foyer des Motos-taxis au Cameroun (fig.1). Ce n'est que dans les années 90 que l'emploi de la moto à titre onéreux est intégré dans le transport public dans les provinces du centre et du Cameroun occidental constituant ainsi le troisième foyer de diffusion de ce mode transport. Ce fut dans un premier temps, des cyclomoteurs très légers⁵, moins chers et peu consommatrices de carburant. C'est de la sorte que la moto a envahi l'espace camerounais.

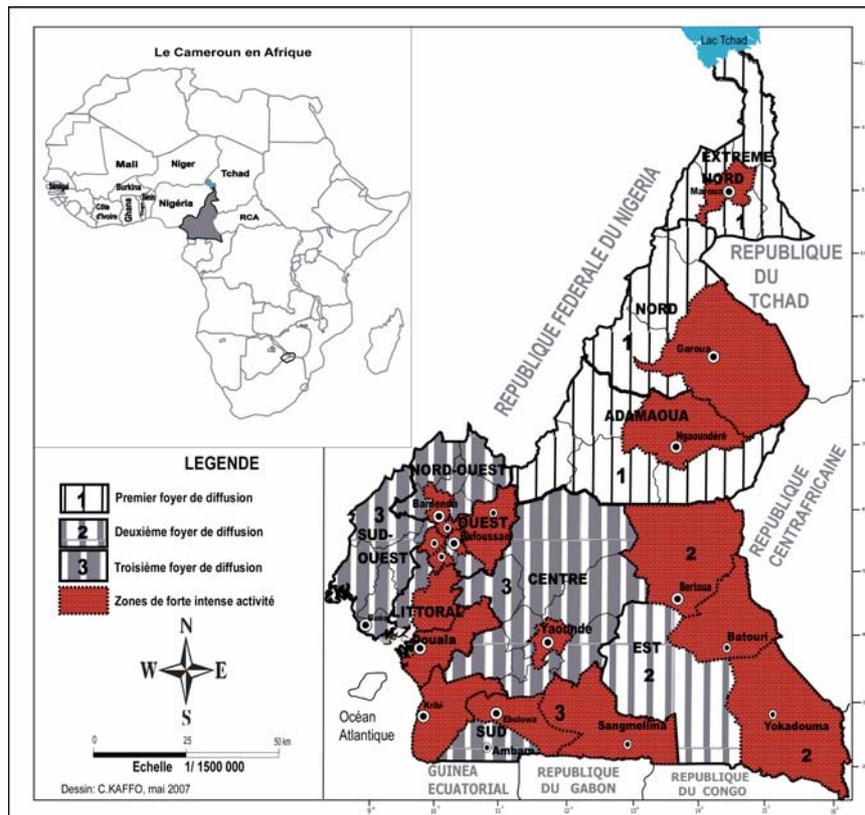


Figure 1 : Esquisse cartographique des foyers de diffusion des Motos-taxis au Cameroun

1.1- De l'intégration à l'émergence de la moto dans le paysage du transport urbain au Cameroun : les facteurs favorisant.

Outre le simple phénomène d'intégration ci-dessus décrite, plusieurs facteurs ont contribué à l'émergence du transport par moto au Cameroun. Nous pouvons évoquer entre autre, la fermeture des sociétés de transport urbain dans les villes où elles existait, les difficultés d'accès au marché du travail et la baisse des revenus, la crise socio-politique des années 90 avec le vent démocratique et l'acquisition de nombreuses libertés publiques ainsi que les problèmes de mobilités qu'éprouvent les citoyens et les habitants des zones enclavées.

⁵ Elles sont communément appelées moto dames

1.1.1- La fermeture des entreprises de transport

La Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC), société d'économie mixte, créée en 1973, dont le capital était au départ de 270 millions de francs CFA, transportait environ 400 voire 500 000 personnes par jour dans une ville comme Douala en pleine croissance (YOUALE, 1990). Pour de nombreuses raisons telles que le renchérissement des pièces de rechange, le coût élevé de la maintenance et la suppression des subventions de l'Etat, les activités de la SOTUC se sont arrêtées en septembre 1994 avec la liquidation de la société. Puis, le 31 janvier 2000, la Société Camerounaise de Transport Urbain a remplacé la défunte SOTUC pour l'exploitation de 13 lignes de transport-voyageurs dans la ville de Douala. A cause de la dégradation avancée de la voirie et des difficultés de trésorerie, l'Etat va une fois de plus se désengager. Face à une démographique de plus en plus galopante, le désengagement de l'Etat dans la dotation des villes des moyens permanents de transport intra urbain a au fil des ans aggravé le problème de mobilité des personnes. Cette situation a fait du transport par moto un véritable phénomène de société au Cameroun.

1.1.2- La dégradation du marché du travail et le déclin des revenus réels

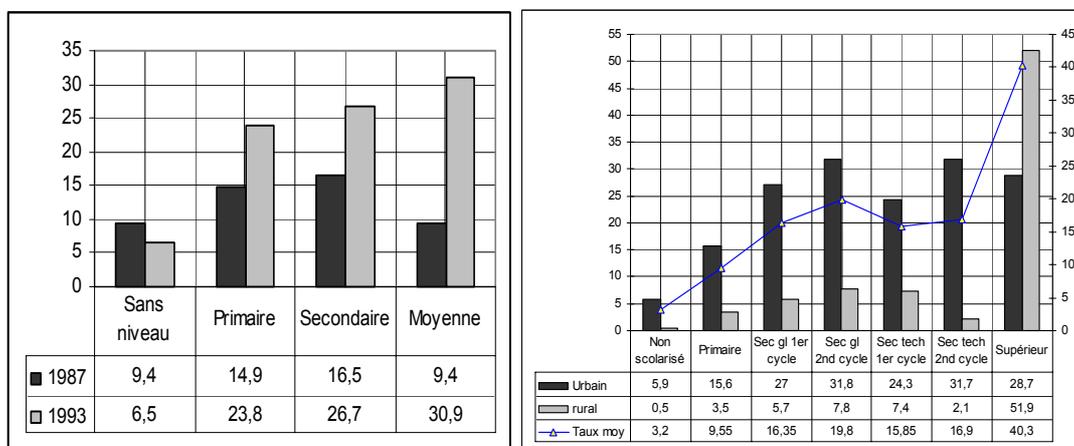
Au Cameroun, l'environnement macro-économique, caractérisé par une profonde crise économique, a limité énormément les chances d'accès au marché du travail et aux revenus par de nombreuses familles. Entre 1985-86 et 1991-92, suite aux effets de la crise économique, la population sans emploi a atteint près de 57,7 % de la population totale du Cameroun tandis que au cours de la même période⁶ explique INACK (1997), l'emploi salarié a diminué de 19,2 %. La dégradation totale du marché du travail s'explique par :

- le ralentissement, voire l'arrêt, des grands projets d'investissements publics dans le secteur de la construction et de l'équipement pouvant résorber le chômage;
- le gel des recrutements dans la fonction publique;
- le non-paiement de la dette intérieure, obligeant de nombreux entrepreneurs à licencier leur personnel;
- la suspension ou la réduction des subventions aux entreprises publiques, contraignant la plupart d'entre elles au ralentissement de leurs activités et à la mise au chômage technique de leurs effectifs, etc.

Le secteur para-public en cours de restructuration a payé un lourd tribut social à la crise économique et c'est dans le secteur privé que l'impact de la crise sur l'emploi a été le plus ressenti

⁶ D'après le Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) du Cameroun de 1987 et les estimations du ministère chargé du Plan de stabilisation; 85 % des sans emploi sont des sortants du système éducatif.

(LACHAUD, INACK et al, 1992). A cet égard, l'un des indicateurs de la dégradation du marché du travail reste le chômage, un phénomène qui s'est intensifié avec le malaise économique ayant cours au Cameroun depuis 1985 (fig.2 a).



a) Taux de chômage déclaré entre 1987 et 1993 selon le niveau d'études au Cameroun (Inack Inack, 1997).

b) Taux de chômage selon le niveau d'étude et le milieu de résidence au Cameroun (INS/EESI, 2005).

Figure 2. Taux de chômage déclaré au Cameroun

Actuellement, le taux de chômage estimé à environ 15 % de la population active, contrairement au 6,7 % de 1987 masque les disparités régionales et sociales. Les villes de Yaoundé et de Douala, sont les plus touchées (soit 14,7 % et 12,5% de chômeurs respectivement tels que définis par le BIT). Le taux de chômage au sens élargi est passé de 12,5% à 16 % à Douala et de 14,7 % à 17,9 % à Yaoundé (INACK, 1997 ; INS/EESI, 2005). Indépendamment du sens donné au chômage, la tranche d'âge des 15-30 ans constitue actuellement près de 57 % de la masse des demandeurs d'emploi. Et, cette population ne cesse de croître, en raison de l'arrivée chaque année sur le marché du travail de plus de 5.000 diplômés de l'enseignement supérieur et d'un nombre au moins égal de diplômés ou exclus de l'enseignement secondaire, généralement sans qualification professionnelle. Contrairement à l'observation faite d'il y a dix ans, le chômage actuel - et ce depuis les années 2000 - frappe davantage les diplômés de l'enseignement supérieur (fig. 2b). Cette situation résulterait de l'accentuation de l'inadéquation quasi-permanente entre la formation et l'emploi. Tandis que la minorité des chômeurs se soit repliée en zone rurale pour la pratique des activités agricoles, les la majorité a trouvé refuge dans le secteur informel (KENGNE FODOUOP, 1991). Cette déscolarisation progressive selon INACK (1997) est due non seulement à la crise, mais aussi au faible degré d'adéquation entre les qualifications générées et les structures des emplois disponibles, d'où l'image d'une école qui selon ELA (1971) "*fabrique*" des chômeurs remettant aujourd'hui en cause, les thèses du développement des pays du Tiers Monde par l'éducation.

La reconversion des diplômés dans d'autres activités relevant ni du domaine de la formation, ni de la spécialisation, ne fait que s'aggraver. A ces jeunes déscolarisés, s'ajoute l'arrivée des paysans et ouvriers agricoles qui, découragés par la faiblesse des prix offerts pour les cultures de rente, migrent vers les agglomérations urbaines dans l'espoir d'y trouver un emploi rémunéré et décent. Dans un autre cas et non des moindres, la nette diminution des salaires nominaux dans tous les secteurs d'activités a accentué la précarisation et la baisse des revenus nominaux. Les deux mesures gouvernementales intervenues en janvier et novembre 1993, ont diminué les salaires en valeur nominale de l'ordre de 60 à 70 % et la dévaluation de 50 % du F CFA, en janvier 1994, a amplifié une situation de crise devenue pernicieuse.

C'est donc pour juguler la saturation du marché du travail formel que les populations précarisées ont développé des stratégies de survie particulières en direction du secteur informel. La situation s'est profondément dégradée que certains jeunes ont développé des stratagèmes visant à combiner école et travail pour emmagasiner une expérience même si les perspectives en matière d'attente professionnelle demeurent réduites. C'est suite à cet avenir incertain que la précarisation de l'emploi a induit une tendance à la "*sédentarisation*" des jeunes dans le secteur informel et au choix d'une activité à revenu immédiat dans les rues des métropoles. Le transport par moto est l'un des secteurs qui a attiré ces jeunes sans emplois. La conjoncture économique et politique difficile des années 90 a donc offert une plus-value à cette activité comme réponse aux vagues de licenciements dans de nombreuses entreprises. Si les "compressés" au départ ont investi l'activité de "*bend-skin*" à la suite de la crise économique, elle va vite devenir un débouché pour de nombreux chômeurs. Avec le volume des recettes générées par l'activité, du fait de la dégradation continue des chaussées et de la disparition des sociétés de transport urbain, des hommes d'affaires nantis s'y sont intéressés. Ils acquièrent des motos par dizaines, voire par centaines et commencent à offrir du travail aux nécessiteux.

1.1.3.- La crise socio - politique des années 90

Le début de la décennie 90 voit l'entrée de ce mode de transport dans les zones urbaines, jadis réservé uniquement aux zones à faibles densités de population comme le grand nord du Cameroun (MAHAMAT, 1982). Lors des troubles socio-politiques des années 1990 et grèves successives des auto-taxis de ville⁷, les motos sont devenues le moyen de transport le plus usité. C'est ainsi qu'il fait son entrée dans les provinces de l'Ouest, du Nord-ouest, du Littoral et du Centre sous l'emprise des "villes mortes" (fig. 1). La moto s'est présentée comme un moyen plus

⁷ Par exemple au Togo, le phénomène est apparu au début des années 1990, au moment de la grève générale qui avait également été suivie par les taximen. Depuis, les autorités ont tenté de supprimer le système... en vain, si bien que les zeds font désormais partie de l'environnement habituel des Togolais. Aujourd'hui, on compte pas moins de 80 000 taxis motos officiels au Togo. En 2006, on compte environ 95 000 zémidjans à cotonou. La situation est similaire au Cameroun. Elle est bénéficié du soutien de certains hauts cadres de l'administration dont le parc à moto talonne de près celui des autos.

sûr de se déplacer durant les opérations "villes mortes" en échappant à la vindicte populaire récurrente en ces temps et moyen d'accès rapide aux quartiers enclavés. Avec la dégradation prononcée de la plupart des artères de la ville aggravée par l'incinération des pneus sur la chaussée pendant les villes mortes et la baisse progressive de l'offre de transport urbain⁸, les motos-taxis ont investi jusqu'au centre-ville et l'idée d'en faire un véritable métier s'est enracinée sans que l'administration ne puisse prendre des dispositions pour la gestion quotidienne. Dès lors, le phénomène a pris une ampleur difficilement maîtrisable. A cet effet, certains propriétaires d'auto-taxis se sont reconvertis dans l'exploitation de la moto.

En dépit de cette prolifération dès les années 1990 en tant que moyen de transport en commun, les motos n'ont pas été acceptées par les autorités administratives. Pris dans une guerre de communiqué et d'actes d'intimidation, les services de transport urbain et de police ne leur ont pas accordé un cadre réglementaire fiable soit disant qu'il ne fallait pas créer un secteur concurrent des taxis de ville qui payent normalement les impôts et autres taxes. Face à ce vide juridique, les motos-taxis malgré les actes d'intimidation, ont fait leur chemin et ont fini par s'imposer en affichant une sorte de concurrence déloyale aux taxis traditionnels. Elles ont par endroits (cas du quartier Mimboman à Yaoundé), chassé les "clando"⁹ (DJOYUM, 2006) et les taxis ont fini par reculer, privant ainsi certains secteurs des villes d'un mode de transport dont la complémentarité aurait davantage soulagé les habitants. La logique du service public s'est confrontée à la logique économique qui, elle, a pris le dessus. Depuis près d'une décennie, les autorités mènent un combat entre l'interdiction et la légalisation de ce mode de transport au regard des textes de lois élaborés à cet effet¹⁰ (BIKOÏ, 1998). L'analyse de leur attitude frondeuse laisse croire que les motos-taxis sont des hors-la loi et intouchables (CAMEROON –TRIBUNE, 2006) tout en étant un mal nécessaire dans une société où la dynamique urbaine évolue en marge de la dynamique démographique.

1.1.4.- La dégradation et l'entretien discriminatoire de la voirie urbaine.

A Yaoundé comme dans toutes les villes du Cameroun et plus grave encore dans les « villes rurales »¹¹, les problèmes de mobilité des personnes, résultat d'une croissance démographique ne s'accompagnant pas toujours de moyens pour satisfaire le surplus de la demande, se posent avec acuité. La forte sollicitation des moyens de transport en commun et l'étroitesse des routes occasionnent les embouteillages interminables sur certains tronçons. Pour se déplacer, les populations sont parfois obligées d'abandonner les auto-taxis pour emprunter une

⁸ Fermeture de la Société des transports urbains du Cameroun (SOTUC)

⁹ Diminutif de clandestin.

¹⁰ Décret n°79/341 du 03 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière.

¹¹ C'est un terme appliqué aux zones rurales transformées à la suite d'un décret en centre urbain. Malgré le caractère urbain à elles conféré par le texte ministériel, le paysage reste rural dans tous ses aspects.

moto qui a la possibilité de se faufiler entre les voitures, foulant au pied les règles élémentaires du code de la route. *Ne dit-on pas qu'ils nagent entre les autres usagers de la route comme des poissons dans l'eau ?* Dans les grandes métropoles, les populations éprouvent de nombreuses difficultés entre septembre et mai, excepté les périodes de congés scolaires, puisque la priorité semble être le transport des élèves. En fait, les moyens de transport existants (bus, autocars et auto-taxis ...) ne satisfont pas la demande. Par exemple, les déplacements dans les grandes métropoles (Yaoundé, Douala) connaissent des pics journaliers et le long de l'année. Aux premières heures de la matinée, de même que dans la soirée, entre 16h et 19h travailleurs et élèves envahissent les rues et sollicitent les moyens de transport pour leur déplacement entre les quartiers Mendong, Simbock et Biyem-Assi par exemple ou bien entre Ekounou, Emombo et le Lycée de Minboman.

L'épineux problème de mobilité émane du fait que les auto-taxis de ville (cars jaunes) à cause du mauvais état des routes n'assurent le déplacement à l'intérieur de la ville que sur les principaux axes bitumés. Dans certaines villes comme Garoua, les auto-taxis se retrouvent plutôt sur les points de chute des bus et dans les gares routières. Si les taxis établissent la liaison entre la ville et les banlieues ou les villes satellites, ce rôle est dévolu aux motos dans certains quartiers de la ville de Yaoundé (fig. 3)¹². La situation est identique dans presque toutes les régions du Cameroun où l'implantation des motos - taxis a entraîné la chute progressive de l'activité jusqu'à la résignation totale des taxis traditionnels qui n'arrivent plus à supporter la concurrence, notamment au niveau des coûts et de la personnalisation du service. Ceci a été observé à Bertoua où les taxis ont laissé la place aux motos. Alors que le taxi coûte 200 F CFA et même plus en fonction du trajet et de l'état de la route, la moto fait fi de ces paramètres et accepte de faire le double du trajet à moitié prix. La valeur ajoutée est qu'elle est plus rapide que le "clando" et laisse le client devant sa porte (DJOYUM, 2006). A ce sujet, et d'après BIKOÏ (1998) faut-il laisser libre cours aux motos taxis ? Faut-il procéder par la répression ou la réglementation ? Ces questions suscitent auprès des autorités administratives des raisonnements et prises de positions contradictoires.

¹² Plusieurs axes conduisant aux quartiers périphériques et d'accès difficile sont desservis. L'activité a démontré son ampleur et son rôle lors des grèves des chauffeurs de taxis.

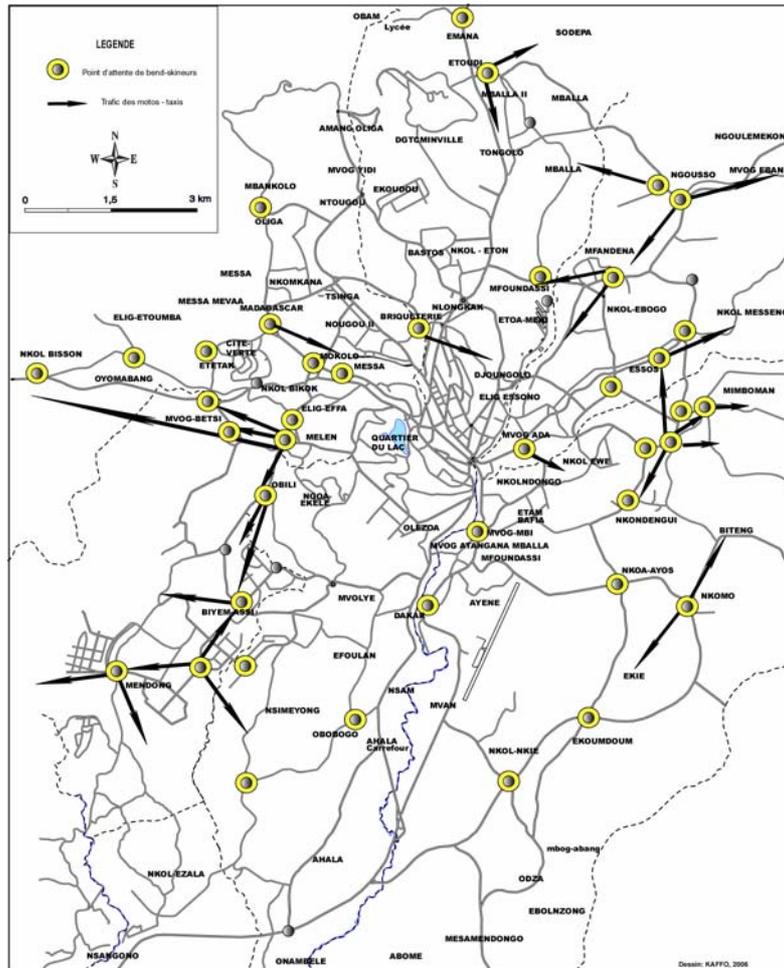


Figure 3 : Mobilité des motos taxis à Yaoundé

II- Fonctionnement et avantages socio-économiques des motos-taxis

Dans cette partie, nous allons analyser les modalités d'accès et de réglementation du transport par moto, la répartition des revenus entre les différents acteurs, le rôle de ce secteur dans l'offre des emplois sans ignorer la croissance des structures de montage, de vente et de réparation

2.1.- Les conditions d'exercice et les modalités d'accès à l'activité

Presque tous les "*bend-skinieurs*" croient que l'achat d'une moto, qui coûte entre 350 000 à 450 000 FCFA selon la marque dans n'importe quelle grande quincaillerie de la ville suffit pour exercer cette activité. Malgré l'existence des textes, il ressort de nos entretiens qu'un conducteur de moto-taxi sur deux ne dispose pas d'un permis de conduire encore moins les autres pièces exigibles. Pourtant des textes régissant ce secteur d'activité existent. Il s'agit notamment du décret n° 95/650/PM du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles affectés au transport public des personnes sur le territoire national. Ce décret en son article 3, stipule que l'exploitation des motos-taxis est subordonnée à l'obtention d'une licence spéciale de transport de catégorie "*spécial moto-taxi*". L'exploitant est en outre tenu de se faire

délivrer une carte de transporteur routier, une pièce qui donne droit à une inscription au registre des transporteurs par motos-taxis. Dans le souci de ne pas laisser les aventuriers s'infiltrer dans ce secteur d'activité, le décret va même plus loin. C'est ainsi qu'il exige à tout conducteur de moto-taxi d'être titulaire d'un permis de conduire de catégorie "A". La moto doit être équipée de deux casques pour la protection des occupants et le réservoir de carburant peint en jaune. Cette dernière disposition visait à identifier facilement les motos exploitées à titre onéreux des motos à usage personnel. Entre autres éléments, cette exploitation requiert aussi l'achat d'une carte grise à 20 000 F CFA, d'une assurance annuelle de 18 à 25 000 F CFA selon l'assureur, le paiement de l'impôt de 10 000 F CFA ainsi qu'une vignette municipale de 2000 F CFA.

Dans le souci d'assainir et de mieux réglementer le secteur des transports au Cameroun, le gouvernement a pris un certain nombre de mesures en vue de combler les lacunes des textes en vigueur. Il s'agit par exemple du décret n° 2004/0607/PM du 17 mars 2004 sur les conditions d'accès aux professions de transport routier et d'auxiliaires de transport routier. La réforme majeure que ce texte apporte se trouve à l'article 5 qui prévoit que les motos-taxis devront désormais desservir les zones péri-urbaines et rurales. Car, faut-il le souligner, on a observé une invasion des motos-taxis dans le centre-ville lors de la grève des chauffeurs de taxis.

2.2.- Le mode d'organisation de l'activité et les volumes d'affaires

L'activité s'organise autour de plusieurs catégories d'acteurs aux logiques toutes particulières. Nous avons les conducteurs permanents (ceux qui en font une activité principale), les conducteurs temporaires (ceux qui font le taxi en cas de ralentissement de l'activité principale), les conducteurs occasionnels (ce sont généralement des fonctionnaires aux petits revenus qui veulent arrondir les bouts du mois). Le groupe de conducteurs permanents se subdivise en deux sous-groupe à savoir : les conducteurs locataires et les conducteurs propriétaires. Mais indépendamment du type de conducteurs, les formules contractuelles entre le propriétaire et le conducteur sont complexes. Il peut s'agir de la location-vente avec les propriétaires ou du "*work and pay*". Ce qui veut dire que le conducteur considère l'argent qu'il verse au propriétaire comme un "remboursement" d'une somme correspondant à la valeur de la moto. Au terme du remboursement, il devient propriétaire de la moto. Dans ce cas les versements se font chaque jour et le conducteur doit travailler 6 jours/7 pour atteindre son objectif. D'autres encore sont en concession avec les importateurs ou les vendeurs et doivent verser des traites hebdomadaires. La loi de l'informel est de règle car rien n'est ni formalisé ni arrêté définitivement. Lorsqu'il ne s'agit pas de ce type de contrat qui aboutit à une cession de l'engin au conducteur, les versements s'élèvent à 3000 F CFA par jour de travail dans la plupart des cas. Si ce type de contrat est un moyen pour le propriétaire d'aider le jeune, il s'agit d'une procédure à risque car les déconvenues sont fréquentes. Certains conducteurs disparaissent dès qu'ils ont bien exploité et amorti la moto.

D'autres conducteurs sont payés au rendement. Le " *self payment* ", système dans lequel le conducteur prend une moto en location et le supplément en dehors des frais de location est considérée comme le salaire du conducteur. Par exemple, si la moto est prise en location à 3500 F CFA par jour et au cas où, les frais du carburant (1500 F CFA) sont dégagés, le bénéfice journalier de l'ordre de 2000 à 3500 F CFA excepté les frais de nutrition évalué à 1000 voire 1500 F CFA revient au conducteur. Pour atteindre cet objectif, le " *bend-skineur* " doit faire face à une dure épreuve : tout accepté tel que les surcharges (photo 1); porter des sacs de ciment, de bouteilles à gaz. Dans cette pratique, les clients sont déposés en ville à 500 F CFA au risque de se faire prendre par la police ou encore de se faire percuter par un véhicule au cas où le code de la route n'est pas respecté. Dans les situations urgentes, un client peut payer 700 ou 1000 F CFA pour partir du carrefour Biyem-Assi à l'hôtel de ville. Il mise sur la rapidité de ce moyen de transport.



Cliché Kaffo, Singaim 15 avril 2007,

Cliché www.gabonews.ga

Photo 1 : le phénomène de surcharge, un exercice de plus en plus récurrent chez les " *bend-skineurs* " en ville comme en campagne

A la lecture de la répartition des charges (fig. 4), il se dégage les mobiles de la prétention de chaque conducteur de devenir conducteur propriétaire. Mais à la seule différence que le locataire se soucie peu de l'état de la moto. C'est au patron que revient l'entretien de l'engin.

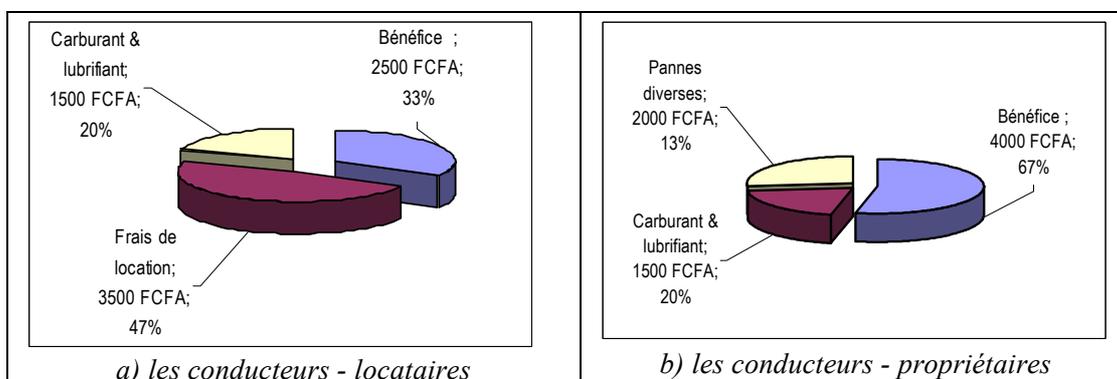


Figure 4 : Répartition des postes de dépenses par type de conducteurs

Dans certaines villes comme Bafoussam, les propriétaires ont deux conducteurs par moto à savoir : un conducteur de jour et un conducteur de nuit. Toutefois, la recette journalière est de l'ordre de 2500 FCFA/nuit mais le conducteur fait généralement un chiffre d'affaire de l'ordre de 7000 à 9000 FCFA la nuit.

2.3.- La moto-taxi en ville : "vivrier" d'emploi et moyen de déplacement rapide

L'exploitation des motos-taxis, indépendamment des points de vue des différents acteurs, apparaît comme une filière porteuse de l'économie. Ce secteur, prospère dans les grandes villes comme Douala, Yaoundé, Bafoussam fait vivre un nombre non négligeable de citoyens malgré les difficultés qui sont de nature à décourager ceux qui veulent encore s'y investir. Comparativement à l'ensemble du secteur informel, c'est faute de n'avoir pas trouvé un emploi, économiquement rentable que de nombreux jeunes se sont retrouvés "*bend-skineurs*" ou conducteurs de moto (photo, 2). C'est le cas *d'Emile K.* qui n'avait jamais pensé exercer cette activité, mais dès qu'il a perdu son emploi dans une société para-publique, il a cédé à la tentation d'acheter une moto et de faire le bend-skin. Sa gaieté durant l'entretien et ses propos nous font croire qu'il ne regrette pas son geste car il se réfère toujours à la vie, pas misérable de sa famille de six personnes. A ce jour, l'activité est tenue par toutes les couches de la société : des personnes âgées, des jeunes et des moins jeunes, des diplômés et des non scolarisés, des chômeurs et des travailleurs en activité¹³. Les principaux acteurs sont prêts à abandonner le métier de "*bend-skineurs*" s'ils décrochent une opportunité plus rentable. Mais combien auront-ils cette chance dans le contexte de précarisation actuel ? Certains propriétaires après plusieurs années se font un capital, commencent le commerce de détail des produits manufacturés sans abandonner totalement le transport. Ils laissent leurs motos en location et ne manquent pas de la récupérer le jour du repos du conducteur pour leurs propres courses ou pour faire le transport.



Photo 2 : Des "*bend-skineurs*" à la quête des clients, *cliché Kaffo, oct. 2006*

¹³ C'est le cas de certains enseignants de l'Education de Base qui arrondissent leur fin du mois ou comblent les mois passés sans salaire en pratiquant le transport par moto dès la sortie de l'école.

L'occasion faisant le larron, le métier de conducteur de moto s'est considérablement développé en ville comme dans les campagnes camerounaises. Aujourd'hui, une vingtaine voir centaine de motos relie quotidiennement les villages à la ville la plus proche. Elles ont l'avantage de rouler aisément sur les pistes et sentiers, de gravir les collines en toute saison et de déposer les clients à domicile.

2.4.- L'émergence des structures de montage, de vente et de réparation des motos

Face à la demande de plus en plus croissante des motos, le commerce s'est développé comme une traînée de poudre de sorte que les "*congelés*", version moto, en provenance des pays de l'Asie du sud-est et de l'Europe de l'Est inondent le marché. Les points de vente se sont multipliés dans toutes les villes du pays ainsi que les ateliers de dépannage, de vente de pièces détachées et surtout de montage. Les salles de cinéma sont transformées en magasin de ventes des motos et pièces détachées. C'est le cas du Cinéma le Capitole à Yaoundé et du Cinéma le Mafouoka à Mbouda... Parmi les grosses structures, nous pouvons citer l'entreprise KETCH'S International, les sociétés COCIMECAM, qui se présentent aujourd'hui comme l'un des plus grands pourvoyeurs de nouvelles marques de motos (NANFANG, SENKE, KYMCO, DRAGON...) utilisées pour le "*bend-skin*" au Cameroun. Aux côtés de ces structures, certains hommes d'affaires achètent des motos par centaines qu'ils cèdent ensuite contre une recette journalière à des conducteurs. Le transport par moto a donné une plus value à l'activité de garagiste. Cette plus value pour les garagistes rencontrés se chiffre entre 5 000 et 10 000 F CFA par jour depuis l'avènement du transport par moto. Les ateliers de réparation se sont décuplés dans la ville de Yaoundé (on les retrouve dans presque tous les grands carrefours et marchés de la ville) et nombreux sont les jeunes qui s'intéressent de plus en plus au métier de réparateur de moto.

III- Le transport par moto : une activité encore " à risque " mais à réorganiser

3.1.- Les difficultés inhérentes au transport par moto

Etant donné les avantages comparatifs dont dispose, le transport par moto tant à l'intérieur comme qu'à la périphérie des grandes métropoles, ce mode de transport semble effectivement constituer une alternative viable à la précarisation de l'emploi et à la stagnation voire la baisse des revenus. Toutefois, l'activité fait face à une insécurité totale ou à des goulots d'étranglement qu'il paraît difficile de lever. Dans l'ensemble, le transport par moto évolue totalement en marge de la loi. Les conducteurs sont non seulement des *inconscients* puisque conduisant sans permis de conduire, mais ne respecte le plus souvent pas le code de la route. Les motocyclistes sont plus attirés par l'appât du gain que leur sécurité et celle des clients qu'ils transportent. Ils sont pressés, les yeux tournés plus vers la montre que sur la route car disent-ils,

"pour survivre, il faut travailler vite pour pouvoir disposer à la fin de la journée d'une recette supérieure à celle que nous imposent les propriétaires des motos". C'est pourquoi sans casque et ne maîtrisant parfois pas les bases du code de la route, les "bend-skineurs" prennent très souvent des risques insensés tels que : le dépassement à gauche, le non respect des feux tricolores, les arrêts intempestifs...

Ces égarements tiennent d'une part, de l'imparfaite structuration du secteur liée à la divergence des points de vue au sujet de l'application des textes relatifs à la pratique de ce type d'activité en milieu urbain. D'autre part, les administrateurs manifestent une ferme volonté d'interdire cette activité mais elles sont stoppées net par le service que leur rendent ces derniers telles que la forte capacité de mobilisation des "bend-skineurs" durant les campagnes politiques. C'est fort de cela qu'ils sont devenus un puissant lobby craint par tous ceux qui veulent préserver leur poste électif ou bien présentent, des ambitions politiques. Comment ne pas subir passivement en jouant avec les mots la riposte farouche des transporteurs en cas d'attaque ?

3.2.- La moto : un acquis à réorganiser pour plus de sécurité.

À la place des avantages socio-économiques qu'on vantait, on entend plutôt désormais des plaintes. Les "bend-skineurs" sont à l'origine de nombreux accidents dans la ville; de la recrudescence des agressions de personnes transportées et des vols. Il est communément reproché aux motos taximen : l'excès de vitesse, le non respect du code de la route, l'absence de permis de conduire chez près de 50% d'entre eux. Toutefois, rapidité et accessibilité aux zones les plus reculées sont autant d'atouts qui font d'eux en ce moment les transporteurs urbains les plus prisés, sans oublier les prix qui sont plus abordables que chez les chauffeurs de taxi de ville. Mais cela est-il suffisant pour assister à ce "suicide autorisé" ou de laisser ces "engins de la mort" semer tant de trouble dans nos cités ?¹⁴ Une analyse froide permet de voir que l'interdiction de cette activité aujourd'hui, renvoie peut-être à la catastrophe : d'abord le problème de déplacement va se poser cruellement, ensuite il faudra gérer le chômage que cela va entraîner avec ces conséquences, et enfin il faudra d'énormes capitaux pour investir dans les nouveaux moyens de transport.

Il est donc question de les encadrer pour prévenir des dérives. A un moment donné, la police a commencé la répression, mais on s'est rendu compte à la longue qu'elle s'est plutôt remplie les poches et que le problème reste entier. Au lieu de mener des actions coercitives contre la présence ou non des motos taxis en ville ou pas, les débats doivent œuvrer pour la complémentarité entre les différents modes de transport en ville. Malgré l'introduction du bus, les motos comme les taxis de villes auront toujours pignon sur rue dans nos métropoles. A Garoua

¹⁴ Cas d'une bande de conducteur de moto qui protestant la mise en fourrière de la moto d'un de leur collègue a pris d'assaut les bâtiments abritant les locaux de la Mairie de Yaoundé 1^{er} le jeudi 03 Août 2006.

par exemple, souligne Kemtsop Tchinda Guy¹⁵, il n'y a que quatre bus qui desservent quatre axes bitumés ; le reste de la ville est abandonné aux motos-taxis. Et même, sur ces lignes bitumées, la moto permet de rattraper le bus raté au prochain arrêt. Seulement, ces deux modes de transport semblent cultiver une sorte de discrimination : ils n'offrent pas de place pour le transport des biens. L'introduction du bus dans la ville de Yaoundé soulagerait les citoyens, mais n'éclipserait pas le rôle joué jusqu'ici par les motos-taxis.

Conclusion

Le phénomène des Motos-taxis dans les villes et villages a constitué depuis plus principalement le début des années 1990, une solution d'avenir au problème de mobilité et d'emploi en milieu urbain dans plusieurs pays d'Afrique subsaharienne. Par le transport par moto, le secteur informel est venu à la remorque de l'Etat. Il est un "vivrier d'emploi" et une source de revenu pour de nombreux jeunes et un excellent moyen de déplacement indépendamment de la distance et de la zone. L'intrusion des Motos-taxis dans l'environnement immédiat des camerounais devrait désormais s'analyser en terme d'utilité et de facilité de déplacement. Mais le caractère informel de cette activité l'a rendu manifestement cette difficile à cerner car ses nombreuses ramifications et interactions l'a rendu complexe. Il y a lieu de constater que l'Etat est pris au piège de son laxisme et a légalisé de façon tacite une activité informelle. De nos jours, les autorités sont face à un dilemme car il semble difficile d'interdire une activité dont les nouvelles ramifications naissent au quotidien. Toutefois, entre utilité sociale et sécurité des citoyens, il va falloir réorganiser ce secteur d'activité.

Références bibliographiques

AGOSSOU NOUKPO (2003), La diffusion des innovations : l'exemple des *Zemijan* à travers l'espace Béninois, in *Revue de Géographie du Cameroun* vol XV n°1 : 52-67.

BIKOÏ SAKEO A. (1998), Le Phénomène « moto taxi » à Garoua : laisser faire, répression ou réglementation, Cameroun Tribune n°4283.

C.T. (LDDLR) (2006), Motos-taxis : hors-la-loi et intouchables, *Cameroon -Tribune* n°8634 du 05/07, Yaoundé : 9-11.

DIRECTION DE LA PROTECTION CIVILE (2003-2004). *Les motos-taxis et les nouveaux périls des transports publics*, pp 169-182 in Manifeste pour la sécurité routière, Rapport sur l'état de la Protection Civile au Cameroun /MINPLADAT, 244p.

¹⁵ Géographe et spécialiste des questions de transport. Auteur d'une étude inédite sur le transport urbain à Garoua in Le Journal *Le Messenger* N° 2185 du 07-08-2006.

- DJOYUM B.O. (2006)**, Mimboman : les motos-taxis chassent les « clando », Yaoundé, in *Cameroun Tribune*, n°8698/4897 du 05 /10 : 27.
- ELA J.M. (1971)**, *La plume et la pioche. Réflexions sur l'enseignement et la société dans le développement de l'Afrique noire*. Yaoundé, Ed. CLE.
- ELA J.M. (1994)**, *L'irruption des pauvres en Afrique : Société contre violence, pouvoir et argent*. Paris, l'Harmattan. 266 p.
- INACK INACK S. (1997)**, *L'exclusion sociale au Cameroun*. Programme des institutions du travail et du développement, IIES, ISBN 92-9014-5927 in <http://www.ilo.org/public/>
- INSTITUT NATIONAL DES STATISTIQUES, (2005)**, Enquête sur l'emploi et le secteur informel au Cameroun, phase 1 : enquête sur l'emploi, rapport principal 93p.
- KENGNE FODOUOP F. (1985)**, Les transports clandestins autour de Yaoundé, in *Les cahiers d'Outre-Mer*, 38 (150) :175-195.
- KENGNE FODOUOP F. (1991)**, *Les petits métiers de la rue et l'emploi. Le cas de Yaoundé*. Yaoundé, SOPECAM. 163p.
- LACHAUD J.-P., INACK S. & al, (1992)**, *Pauvreté et marché du travail au Cameroun : le cas de Yaoundé*. Genève, Institut international d'études sociales (IIES), Bureau international du Travail, DP/47.
- MAHAMAT P. S., (1982)**, Les petits métiers du transport à Maroua (Cameroun), in *Les cahiers d'Outre-Mer*, 35 (135) :77-78
- MVONDO C., (2006)**, Mototaxis : le problème reste entier à Yaoundé, in *La Nouvelle - Expression, Camer.be*, du 08 août.
- YOUALE M.T. (1990)**. Le rapport entre la croissance spatiale et démographique et le développement de la SOTUC, Yaoundé, MESIRES, ISH, 274p.