

Maïdadi SAHABANA

Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE – Université Lyon 2 – CNRS
rue Maurice Audin, 69518 Vaulx-en-Velin Cedex, France
Tel: 33-4-7204-7260, Fax: 33-4-7204-7092 ; Email : sahabana@yahoo.fr

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

Maïdadi SAHABANA

Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE – Université Lyon 2 – CNRS
rue Maurice Audin, 69518 Vaulx-en-Velin Cedex, France
Tel: 33-4-7204-7260, Fax: 33-4-7204-7092 ; Email : sahabana@yahoo.fr

Résumé : Les motos-taxis sont devenus familiers dans le paysage de certaines villes africaines parmi les plus importantes. Douala, agglomération deux fois millionnaire, principale ville et poumon économique du Cameroun, a vu les *bendskins* (appellation locale des motos-taxis) se déployer progressivement jusqu'à devenir, en une décennie, un des principaux modes de transport public.

Le nombre de *bendskins* est actuellement estimé à 22 000 et l'activité génère environ 30 000 emplois directs et beaucoup de petits métiers de réparateurs et vendeurs de pièces détachées. Ce sont des emplois qu'on exerce « en attendant » et qui s'adressent aux jeunes actifs déscolarisés et pauvres de la ville. Si la précarité des emplois est le propre du transport artisanal, celle des *bendskins* est pire en tous points : encore plus à la marge de la réglementation, moindre rémunération, moindre qualification, plus grande exposition aux accidents, plus d'heures de travail...

En plus d'être un important pourvoyeur d'emplois pour les plus pauvres, les *bendskins* améliorent leurs conditions de déplacement. C'est le mode de transport public le moins coûteux et il assure la desserte des zones enclavées inaccessibles aux quatre-roues. Pourtant, les *bendskins* sont fortement décriés pour leur méconnaissance du code de la route et la dangerosité de leur conduite, on les accuse d'agresser et de dépouiller leurs passagers, leurs véhicules sont jugés très polluants et accidentogènes.

Cette opposition entre fonction bénéfique pour la population et coûts pour la société se retrouve dans les rapports qu'entretiennent les *bendskins* avec les pouvoirs publics. L'attitude de ces derniers oscille entre tolérance, à défaut d'alternatives, et

éradication d'une activité « dangereuse », incontrôlable et non conforme à l'image d'une ville « moderne ».

Le moto-taxi est devenu partie intégrante de l'offre de transport public dans bon nombre de villes africaines : Lagos, Cotonou, Lomé... A Douala, les motos-taxis se sont imposés en moins d'une décennie jusqu'à devenir un des principaux modes de transport public de la ville (section 1). L'activité génère un nombre important d'emplois précaires, pénibles, constamment exposés aux dangers et à la pollution de la circulation ; ces emplois s'adressent en priorité aux couches les plus défavorisées de la population aux perspectives professionnelles limitées (section 2). Or, dans les rapports qu'entretiennent les opérateurs avec les pouvoirs publics, cette fonction de pourvoyeuse d'emplois n'apparaît guère, les pouvoirs publics voyant en elle une activité « dangereuse », incontrôlable et non conforme à l'image d'une ville « moderne » (section 3). En nous appuyant sur des travaux de terrain réalisés dans le cadre de l'étude Pauvreté et Mobilité Urbaine (PMU) sur les conditions de déplacements et d'accessibilité aux services urbains à Douala, en 2003ⁱ – une enquête auprès de 600 ménagesⁱⁱ, des entretiens individuels auprès de citoyens pauvres, un entretien de groupe avec des conducteurs de moto-taxi, des entretiens avec les acteurs institutionnels et les opérateurs de transport – nous proposons un aperçu de ce mode de transport atypique.

Si la précarité des emplois est le propre du transport artisanal, celle des motos-taxis est pire en tous points : encore plus à la marge de la réglementation, moindre rémunération, moindre qualification, plus grande exposition aux accidents, plus d'heures de travail... Il nous donne ainsi, pour finir, l'occasion de nous interroger sur l'impact qu'aura une amélioration de la productivité des transports pour répondre à la croissance urbaine sur les emplois générés par le transport artisanal (section 4).

1. Une composante essentielle du système de transport doualais

Pour répondre aux besoins quotidiens des deux millions de citoyens, plusieurs formes de transport public coexistent à Douala :

- les autobus de la SOCATUR, une entreprise privée détenant la concession d'exploitation des véhicules de plus de 30 places

- les minibus pour la desserte des quartiers périphériques à partir de point de chargement fixes
- les taxis : véhicules de 5 places peints en jaune fonctionnant en mode collectif (« ramassage ») ou individuel (« course » ou « dépôt »)
- les motos-taxis ou *bendskins*ⁱⁱⁱ
- et enfin, des transporteurs clandestins ou *clandos*.

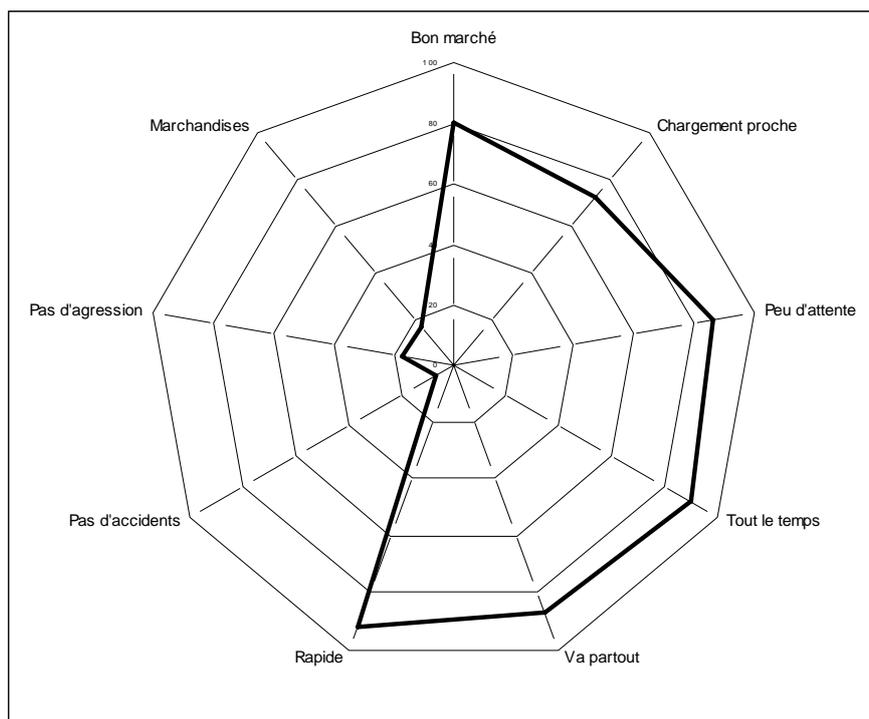
L'enquête PMU a montré que le moto-taxi intervenait pour un tiers des déplacements en transport public urbain en jour ouvrable, ce qui en fait le second mode de transport public après le taxi (qui représente plus de la moitié des déplacements en transport public urbain en semaine des personnes interrogées). A la question « *quels sont les deux modes de transport public que vous utilisez le plus fréquemment* », il a été cité par plus des deux tiers des personnes interrogées. En quelques années, il s'est imposé dans le paysage de l'offre de transport public de la ville de Douala. Il n'y a pas un chiffrage officiel du nombre de motos-taxis en service, l'étude PMU évalue le parc de véhicules à 22 000 en 2003.

Les raisons du succès du moto-taxi tiennent beaucoup à la modicité de ses tarifs par rapport aux autres modes de transport public : le coût d'un déplacement réalisé en moto-taxi représente en moyenne deux tiers de celui d'un déplacement en taxi collectif. Pour plus de 80 % de Doualais interrogés qui l'utilisent fréquemment, le *bendskin est bon marché* (Figure 1). C'est le mode qui récolte le plus d'opinions favorables pour cette affirmation, loin devant le taxi, le minibus ou encore le transport clandestin. Certes, comme le précise cet habitant de Bonabéri, « *les bendskins, c'est pour les courtes distances ; quand c'est déjà un peu long, là ils sont un peu chers* ». Le moto-taxi correspond plutôt à des déplacements de proximité, ce qui explique en partie sa moindre cherté.

Le moto-taxi présente également un certain nombre d'avantages en termes de qualité de service. Dans une agglomération dont le réseau viaire est limité et fortement dégradé, le moto-taxi peut aller dans des endroits inaccessibles aux autres véhicules de transport (Figure 2). Cette vendeuse des rues nous explique qu'elle emprunte « *le bendskin pour aller au marché : son accès [celui du marché] n'est pas bien et on trouve toujours rapidement un bendskin pour y aller* ». Cette qualité est fortement ressentie par la grande majorité des utilisateurs : trois quarts d'entre eux

estiment que *le point de chargement est proche de leur domicile* et près de 90 %, *qu'il va partout* (Figure 1). Parfois qualifié de « degré zéro du transport collectif » parce qu'il ne permet d'embarquer qu'un seul passager, le moto-taxi évite les arrêts fréquents et des détours pour embarquer ou débarquer d'autres clients, ce qui se traduit en gain de temps pour l'utilisateur. De plus, il est moins dépendant de la fluidité du trafic que les quatre roues et pour plus de 90 % des enquêtés, *il est rapide*. Aucun autre mode de transport public ne récolte une majorité d'opinions favorables sur sa rapidité. Enfin, il semble plus disponible (tout le temps et moins d'attente) que les autres modes de transport public doualais et fourni un service de porte à porte. Une commerçante du marché central et qui habite en périphérie nous résume bien les avantages du moto-taxi : « *[Au] retour du marché, je prends le bendskin (...) parce que c'est (...) plus rapide et surtout que ça me laisse directement à la maison* ».

Figure 1 : Opinion des utilisateurs fréquents du moto-taxi sur ce mode, interrogés par l'enquête PMU^{iv}



A l'inverse, l'unanimité se fait également pour reconnaître les risques d'accidents et d'agressions que représentent les motos-taxis. A tel point que certains citoyens affirment préférer « *marcher que de prendre le bendskin car les bendskineurs ne*

sont pas fiables (...) agressent et font régulièrement [des accidents] » (un menuisier habitant Bonabéri).

Figure 2 : La dégradation d'un des plus importants boulevards du centre commerçant de la ville (Akwa) en a fait un site propre pour moto-taxi



2. Une importante source d'emplois pour les plus pauvres

Le fonctionnement de l'activité moto-taxi diffère peu, dans ses grandes lignes, de ce qui est généralement constaté dans le transport artisanal en Afrique au Sud du Sahara. L'acquisition de la moto fait appel à des capitaux propres, à des aides familiales ou encore à des circuits de financement informel. Pour ceux qui ne peuvent disposer d'un capital, cela passe par le « travailler-payer » : le propriétaire, généralement une connaissance ayant d'autres activités professionnelles et possédant parfois un parc important, confie la moto avec un contrat légal signé à un conducteur ; ce dernier a pour obligation de rapporter un certain montant hebdomadaire fixe. Toutes les dépenses de la moto sont à la charge du conducteur, le propriétaire se contentant d'encaisser son argent ; au bout d'une période arrêtée à l'avance, la moto appartiendra au conducteur. Pour le propriétaire, le retour sur investissement, avec une marge de 100 %, est la plupart du temps réalisé en un peu moins d'un an. La durée de vie moyenne d'une moto tournant autour des quatre ans, le conducteur en disposera pour les trois dernières années. Mais ces années correspondent alors à des coûts d'entretien progressivement plus importants.

Le financement de l'achat de la moto : le « travailler-payer » ou bien combinaison de capitaux propres, d'aide familiale et de crédit informel

- **Simon et Victor** ont acquis leur moto en « travailler-payer »
- **Bertin** l'a achetée grâce à un prêt « dans les réunions » (association d'entraide la plupart du temps fondée sur l'appartenance ethnique)
- **Joseph** a mis en caution son terrain afin de disposer d'un prêt d'une connaissance
- **Guillaume** a fait appel à ses amis qui ont cotisé une somme qu'il a complété afin d'acheter sa moto

Source : Informations issues d'un entretien de groupe avec des conducteurs de motos-taxis à Douala, 9 octobre 2003

L'exploitation de la moto est laissée à la guise du conducteur. Certains motos-taxis se cantonnent à la desserte des quartiers périphériques enclavés. Ils prennent en charge les usagers dans les quartiers pour les acheminer aux points de chargement des autres transports publics et vice versa. D'autres, par contre, ne se limitent à aucune zone de la ville et se regroupent en différents points de chargement tant dans le centre administratif et commerçant de la ville que des quartiers plus périphériques.

En 2003, l'activité représentait environ 30 000 emplois de conducteurs, soit deux fois plus que l'ensemble des autres modes de transport public réunis (autobus, minibus, taxis et transporteurs clandestins)^v. Le moto-taxi génère également un nombre important d'emplois indirects, pour l'essentiel dans le secteur non structuré de l'économie : mécaniciens et petits réparateurs, colleurs de roues, vendeurs de pièces détachées et de lubrifiant, pompistes... Le développement de cette activité informelle a eu des répercussions importantes jusque dans le secteur formel. Au début, les engins étaient importés clandestinement à partir du Nigeria voisin ou bien étaient des motos de seconde main. Aujourd'hui, des entreprises locales se sont spécialisées dans la commercialisation de motos neuves, une usine de montage ayant même été construite à Douala. Ce qui a eu pour effet une baisse considérable du coût d'acquisition. L'ensemble du secteur des transports publics urbains représentait en 2003 plus de 15 000 emplois indirects à Douala^{vi}, ce qui, compte tenu de l'importance des motos-taxis dans l'offre de transport public, laisse imaginer les emplois indirects que cette dernière génère.

Dans l'enquête PMU, une vingtaine de conducteurs de motos-taxis a été recensée ainsi qu'une dizaine de propriétaires non conducteurs. Les conducteurs sont tous de sexe masculin et pratiquement tous âgés entre 20 et 35 ans ; l'âge moyen est d'à peine 28 ans. Ils sont bien plus jeunes que la quinzaine de conducteurs de taxi recensée dont l'âge moyen est de 36 ans. En moyenne, ils n'exercent cette activité que depuis moins de 3 ans. La plupart des conducteurs de motos-taxis enquêtés ont été scolarisés au moins jusqu'au premier cycle du secondaire.

Conducteur de moto-taxi est un métier né de la crise économique. Pour les *bendskineurs* interrogés, on y vient à défaut de mieux lorsqu'on a perdu son travail ou bien parce qu'à la sortie des études, aucune autre opportunité ne se présente. L'activité n'obéit bien entendu pas à la législation du travail.

Bendskineurs par défaut

- **Bertin**, niveau d'études 3^{ème}, a fait un apprentissage en menuiserie. Mais quand il a fallu travailler, il n'avait que le bendskin comme seul choix
- **Joseph**, niveau d'études 2^{nde} année université, a d'abord été contrôleur dans un cabinet d'expertise maritime. Le bendskin a été sa seule opportunité à un moment donné.
- **Simon**, niveau d'études 1^{ère}, a été chauffeur dans 3 entreprises différentes avant de faire bendskin. C'était la seule opportunité qui s'est présentée à lui.
- **Victor**, niveau d'études 6^{ème}, possède une formation en menuiserie/meublerie, il a déjà travaillé comme aide-maçon. Le bendskin a été le seul choix qui s'est présenté à lui.
- **Guillaume**, niveau d'études 4^{ème}, vendait des chaussures dans la rue.

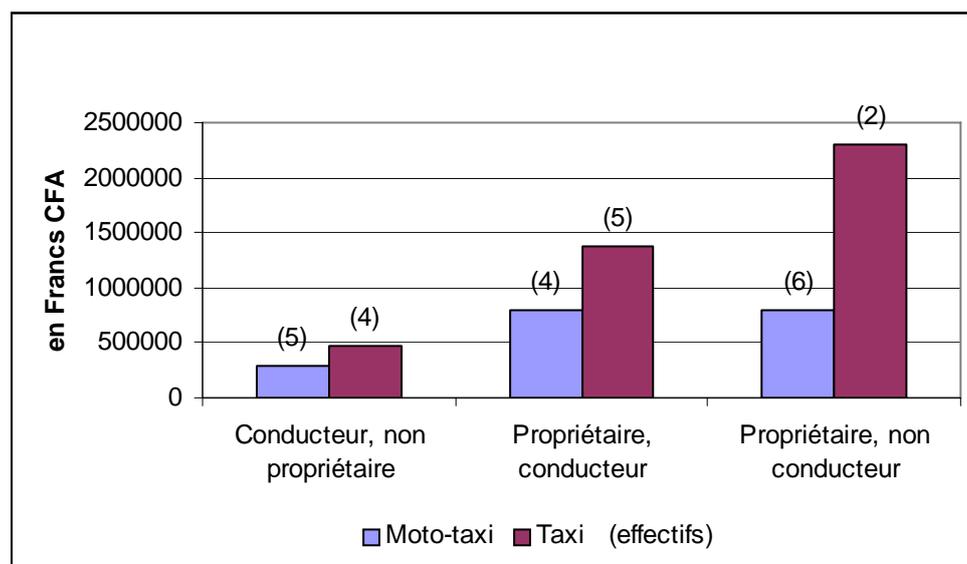
C'est un métier qu'on exerce également en attendant mieux, d'autant plus que les bendskineurs eux-mêmes estiment que la concurrence devient très forte. Tous les jours, de nouvelles motos sont mises en service. Estimé à 9 000 en 1997, leur nombre a plus que doublé en six ans.

En attendant, c'est un métier qui permet aux chômeurs et aux citoyens déscolarisés de gagner leur vie. Le revenu annuel moyen d'un conducteur est à peine supérieur au salaire minimum officiel. Le moto-taxi est bien moins rémunérateur qu'un taxi classique (Figure 3). Certes, ce sont des moyennes obtenues sur des effectifs très faibles des enquêtes quantitatives. Elles ne visent qu'à refléter les tendances et elles sont confortées par les entretiens qualitatifs.

Bien moins rémunérateur qu'un taxi classique, l'activité de moto-taxi est bien plus pénible. Alors que la conduite de taxi se fait généralement par deux personnes qui se relaient dans la journée, l'exploitation d'une moto est personnelle. Il n'est pas exclu

que parfois, lorsque l'opérateur veut se reposer, il passe la moto à un ami ou un « petit frère » pour qu'il puisse gagner un peu d'argent ; surtout que la réglementation de l'activité est loin d'être rigoureusement respectée. Mais généralement l'activité de moto-taxi est le fait d'une seule personne qui travaille toute la journée.

Figure 3 : Le revenu annuel généré par le moto-taxi est bien inférieur à celui d'un taxi classique



Source : Enquête PMU à Douala

Bendskineur, un métier pénible

- ***Bertin** travaille tous les jours de 7 heures à 19 heures. Il s'octroie une pause d'une ou deux heures à la mi-journée sous un manguier, pas loin de son arrêt.*

Le conducteur de bendskin est exposé au difficile climat de Douala (forte pluviométrie, chaleur), aux émissions de gaz de la circulation automobile, mais surtout aux risques d'accidents. Un pavillon de l'hôpital Laquintinie de Douala a été surnommé « bendskin » du fait de l'importance de ceux-ci dans les accidentés reçus aux urgences. Un quotidien local rapporte que dans la seule journée du 19 août 2003, trois conducteurs de moto-taxi ont été tués suite à des accidents de circulation^{vii}. Si c'est leur méconnaissance du code de la route qui est surtout dénoncée, les conducteurs de bendskins, et leurs passagers, sont surtout plus vulnérables que les automobilistes. Les taxis sont tout aussi téméraires et leur conduite aussi dangereuse mais la sanction est moins lourde en cas d'accidents. Et si les Doualais se sentent moins en sécurité en moto-taxi que dans les autres

transports publics où l'utilisateur ne se retrouve pas seul face à un conducteur qu'il ne connaît pas, la réciproque est vraie. Les conducteurs de moto-taxi constituent des cibles faciles pour des agresseurs qui les amènent dans des zones isolées pour les dépouiller.

3. Non voulus, combattus, puis craints par les pouvoirs publics et parfois sujets à des tentatives de récupération politique

L'activité de moto-taxi est née dans un contexte insurrectionnel à Douala. Au début des années 1990, l'opposition organise des opérations « ville morte » dans tout le pays. Douala, la plus grande agglomération et bastion de la protestation, est la plus touchée. Les taxis, comme toutes les automobiles et contrairement aux motos, sont interdits de circulation par des jeunes militants de l'opposition qui menacent de brûler les véhicules. Les propriétaires de moto particulière ont alors l'idée de faire du transport de personnes. A la fin des « villes mortes », les motos-taxis se replient dans des quartiers enclavés en périphérie, inaccessibles aux automobiles. Petit à petit, aidées par la dégradation de la voirie qui cause beaucoup de casse aux transports publics traditionnels, les motos vont gagner la ville entière. Notons que le processus est actuellement en train de gagner la seconde agglomération du pays, Yaoundé. Les motos-taxis sont en train de se déployer dans les quartiers périphériques difficiles d'accès, mais leur souhait est de pouvoir travailler dans l'ensemble de la ville. Comme à Douala, à défaut d'une alternative sérieuse, les pouvoirs publics auront du mal à contenir leur expansion.

En effet, à Douala, les autorités ont vainement essayé d'éliminer l'activité puis de la cantonner en périphérie de la ville. Force est de constater que les pouvoirs publics ont été dépassés. Les pouvoirs publics ont alors tenté de réglementer l'activité. Pour exercer, les conducteurs doivent s'acquitter annuellement d'un impôt libérateur auprès d'une des cinq mairies d'arrondissement de Douala, d'une assurance ainsi que de l'achat d'une vignette. La réglementation leur impose également de disposer d'une licence de transport, le port d'un casque, de peindre en jaune les engins et de les immatriculer, des exigences pas du tout respectées à l'heure actuelle :

- Certains points de la réglementation, l'achat d'un casque et la licence, surenchérissent les coûts d'exploitation. La marge de l'activité est très réduite et

une augmentation des coûts d'exploitation se répercutera surtout sur les tarifs et ferait perdre au moto-taxi une partie de son attractivité actuelle.

- Il existe une méconnaissance des textes de la réglementation, non seulement par les opérateurs, mais aussi par les services publics qui en ont la charge. Il arrive que des responsables des services locaux du ministère des transports, de la police, de la Communauté urbaine ou encore des différentes communes d'arrondissement tiennent des discours contradictoires sur les pièces qui sont exigées par la réglementation.
- Les conducteurs de moto-taxi estiment de toute façon qu'ils disposent de toutes les pièces ou pas, les policiers les rançonnent.

Les motos-taxis, activité récente et à la marge de la réglementation, souffrent d'une absence d'organisation professionnelle. Ils ne se reconnaissent dans aucun syndicat, soupçonnant ceux qui se réclament d'eux d'intérêts personnels. Cela ne les empêche pourtant pas de mettre en place des actions communes, surtout lorsqu'il s'agit de protester contre les interventions policières.

D'un côté, les pouvoirs publics veulent mettre au pas cette activité incontrôlable. De l'autre, les conducteurs de moto-taxi ressentent les interventions publiques comme autant d'injustices parce qu'ils sont des « petits » et n'ont donc pas voie au chapitre. Cette tension permanente dans les rapports entre conducteurs de bendskins et pouvoirs publics se manifeste parfois violemment. Le 9 juillet 2003, Douala a connu ce que la presse locale a qualifié de « soulèvement populaire » : la rumeur du décès d'un conducteur de moto-taxi tué par un policier qui voulait le stopper à un barrage a entraîné une chasse aux hommes en tenue dans toute la ville. Les conducteurs de moto-taxi ont voulu incendier un commissariat de la ville et bloqué toute la ville. Il y aurait eu cinq morts à l'issue de cette journée insurrectionnelle. A plusieurs autres reprises, les conducteurs de moto-taxi ont manifesté leur mécontentement vis-à-vis des forces de l'ordre en bloquant la circulation à Douala. D'une activité indésirable, les motos-taxis sont devenus dangereux aux yeux des pouvoirs publics. Ils font également peur aux autres usagers de la route car « *à la moindre altercation avec l'un d'eux, ils vous envahissent et vous encerclent comme des abeilles pour vous lyncher* », s'est ainsi confié un conducteur de taxi à un quotidien local^{viii}.

Par leur nombre, les conducteurs de moto-taxi constituent également une force politique, un regroupement des jeunes déçus par les décideurs actuels. Les autorités administratives s'en méfient énormément et une partie de son inefficacité à organiser le secteur provient des précautions qui entourent les interventions publiques. Un quotidien local rapporte ainsi les mises en garde du sous-préfet d'un arrondissement de la ville à l'approche d'une élection présidentielle : « *Faites simplement votre travail et ne vous mêlez pas à des affaires politiques qui pourraient vous apporter des ennuis inutiles* »^{ix}. Le discours de cette autorité administrative a-t-il été aussi cru ? Toujours est-il qu'il ressort de notre analyse du terrain, une certaine méfiance de la part des pouvoirs publics centraux vis-à-vis de ces jeunes incontrôlables.

L'attitude des élus locaux est plutôt différente. Les maires des communes d'arrondissement, élus au suffrage universel, essaient plutôt de capter cette force politique. Certains élus se retrouvent régulièrement au premier plan et affichent publiquement une « sympathie » pour ces jeunes gens qui ne cherchent qu'à gagner honnêtement leur vie. Un autre facteur influence également cette attitude des maires des communes. L'impôt libérateur est à acquitter auprès d'une des cinq mairies, indifféremment du lieu d'exploitation de la moto. Pour attirer cette manne financière, certaines mairies ont notamment baissé le montant de cet impôt.

4. Efficacité de l'offre de transport versus emplois : un enjeu pour les grandes agglomérations d'Afrique au Sud du Sahara

Conducteur de moto-taxi est un emploi pénible, dangereux et précaire. Il se situe, sans doute, à l'extrême des autres métiers du transport artisanal en termes de pénibilité des conditions de travail et de moindre rémunération. Pour ces raisons, il s'adresse d'abord aux couches les plus défavorisées de la population, aux jeunes adultes n'ayant pas obtenu de débouchés dans leur filière de formation ou ayant interrompu leur scolarité. Malgré la faiblesse de son niveau de rémunération, il leur permet de gagner leur subsistance. Le secteur informel est devenu, pour la majorité des citadins d'Afrique au Sud du Sahara, la seule source de revenus, le dernier recours pour satisfaire leurs besoins en logement, déplacement, alimentation... Le *bendskin*, comme les autres emplois qui sont englobés dans cette définition représente une « soupape sociale », une alternative à la criminalité et à la révolte.

Pourtant, avec la croissance des agglomérations, le transport artisanal en général, le moto-taxi en particulier, se révèle de plus en plus insuffisant à la satisfaction des

besoins en déplacement. Douala, avec plus de deux millions d'habitants, continue d'enregistrer une croissance démographique annuelle élevée, de 4 %. Cette croissance se manifeste par un fort étalement spatial et produit ainsi un double effet sur la mobilité : augmentation des besoins en déplacement et allongement des distances de déplacement. Si le moto-taxi répond bien à des déplacements diffus (desserte des quartiers enclavés) sur de courtes distances, il se révèle inadapté aux liaisons centre/périphérie à forte demande :

- « (...) le bendskin est plus cher parce que [à partir d'ici – Bépanda en périphérie – pour] aller à New-Bell [dans le centre], il va te taxer 300-400 francs, ou Bonanjo, il va te taxer 500 francs (...) [avec] 125 francs, tu trouves le bus ». Comme nous le rapporte si bien cette vendeuse ambulante, sur des distances longues, les tarifs pratiqués par les motos-taxis s'avèrent très élevés.
- De plus, certains motos-taxis n'acceptent de sortir des quartiers qu'ils desservent que contre des sommes inaccessibles à la plupart des utilisateurs de ce mode. Tout le bénéfice de la rapidité du mode se perd dans l'attente d'un moto-taxi plus conciliant, de longs rabattements à pied pour économiser sur le coût total du déplacement ou des changements éventuels de véhicules de transport.

Les nuisances générées par les motos-taxis s'amplifient avec le nombre. Sur des axes à forte demande, les motos tentent de se faufiler dans la circulation ou grillent les feux pour gagner du temps, ce qui les expose plus fortement aux risques d'accident. Les motos qui sont en service, bien que de plus en plus neuves, n'en restent pas moins des mécaniques bon marché, mal réglées et très polluantes, consommant souvent du carburant de mauvaise qualité. Aux heures de pointe, ce sont de véritables brouillards de fumée de gaz d'échappement qui couvrent les principaux axes de la ville, irritant les yeux et causant des problèmes respiratoires, aspects insuffisamment pris en compte.

Il convient d'adapter l'offre de transport pour desservir plus efficacement les liaisons centre/périphérie à forte demande et de façon à minimiser les nuisances générées. Cela passe par le recours à des systèmes de plus grande capacité. Une telle amélioration de la productivité des transports publics se traduirait alors automatiquement par une perte d'emplois dans le secteur. Les taxis réalisent à Douala 60 % de déplacements de plus que les motos-taxis pour 2,5 fois moins de

conducteurs. Qu'en serait-il avec des autobus qui peuvent accueillir 16 fois plus de passagers qu'un taxi ?

Un système de transport urbain plus efficace dans les agglomérations millionnaires passe nécessairement par une perte en emplois dans le secteur, des emplois accessibles aux couches les plus défavorisées de la population. Certes, le moto-taxi et le transport artisanal dans toutes ses déclinaisons auront leur utilité pour les demandes diffuses. Un système efficace de transport devra penser leur redéploiement en périphérie. Mais l'amélioration des conditions de déplacement des citoyens africains se pose bien comme un dilemme par certains de ses aspects : quel devenir pour les dizaines de milliers de bendskineurs aux opportunités en termes d'activité fort réduites ?

Conclusion

Le bendskin, à l'instar de la plupart des services urbains en Afrique au Sud du Sahara, est devenu un métier de débrouille, une manifestation de la défaillance et de la démission de l'Etat en Afrique au Sud du Sahara, lequel n'est pas en mesure de satisfaire aux besoins en services et en emplois des citoyens. Initialement tolérés par les pouvoirs publics, et actuellement fonctionnant en dehors du cadre réglementaire existant, les motos-taxis sont devenus incontrôlables par eux. Pourtant, avec la croissance urbaine et la concentration de la demande sur des liaisons distantes centre/périphérie, l'activité moto-taxi doit être maîtrisée pour une meilleure efficacité de l'ensemble de l'offre de transport urbain. En outre, le cas des bendskins doualais montre que la dimension emplois entre peu ou prou en compte dans l'appréhension du transport artisanal par les pouvoirs publics. Et si cette dimension doit être introduite, elle ne doit pas se faire au détriment de l'amélioration des conditions de déplacement au risque d'enrayer les appareils de production des pays africains que sont les grandes agglomérations.

ⁱ Réalisée par SITRASS pour le compte du programme SSATP (Banque Mondiale/Commission Economique pour l'Afrique).

ⁱⁱ Dans l'échantillon d'enquête, les ménages pauvres sont sur-représentés.

ⁱⁱⁱ 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.

^{iv} SITRASS (2004), *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala*, Rapport pour le compte du programme SSATP (Banque Mondiale/Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique), 142 p.

^v Op. cit.

^{vi} Op. cit.

^{vii} Bobiokono C. et Dang P. E. (2003), « *Benskin* » : *les nouveaux maîtres de Douala*, Le Quotidien Mutations, 7 octobre 2003.

^{viii} Op. cit.

^{ix} Kolyang L. (2004), *Intimidations : Carton jaune aux "Bend Skineurs"*. *Le sous-préfet de Douala Ilème les met en garde contre toute participation aux manifestations politiques*, Le Quotidien Mutations, 10 août 2004.