

Faire contre mauvaise fortune bon cœur : comment la crise du COVID-19 peut-elle jouer un rôle catalyseur pour le développement durable des transports routiers au Cameroun ?

Prisca Lablonde TENE MBIMI epse OLINGA¹ & Joseph Magloire OLINGA²

¹Ingénieure de Conception de Génie Civil, expert en Transports et Mobilités durables, Coordonnatrice du Projet de Mobilité Urbaine de Douala (PMUD), Communauté Urbaine de Douala.

² Chargé de la coordination scientifique du projet « Douala, Ville durable », Communauté Urbaine de Douala et Doctorant en Géographie, Aménagement et Développement Durable, Laboratoire de recherche « Géographie, Territoires et Environnement », Université de Douala

mbimilablonde@yahoo.fr ; joseph_olinga87@yahoo.fr

Introduction

A l'échelle mondiale, les liaisons aériennes intercontinentales ont enclenché la phase pandémique (OMS, 2017) du COVID 19 à partir de la Chine (Ville de Wuhan), faisant des mobilités internationales l'un des principaux vecteurs de la crise sanitaire. Au Cameroun, outre le patient zéro en provenance de la France enregistré le 6 mars 2020, les vols Air France n°AF900 et SN Brussels n°371, arrivés à l'Aéroport Internationale de Yaoundé - Nsimalen, respectivement les 7 et 14 mars 2020, restent gravés dans la mémoire collective comme ceux à l'origine de la diffusion de la pandémie. Conduisant par le même fait le Gouvernement camerounais à adopter dans la foulée une série de mesures d'endiguement dont la première recommandait aux passagers desdits vols de « *se mettre en quarantaine pour une durée de 14 jours* »¹. Le non-respect de cette mesure d'endiguement à la source a fait passer le nombre de nouveaux cas journaliers de 01 à 84 en deux semaines (du 14 au 31 mars)². En d'autres termes, à l'échelle nationale le déplacement des personnes et des biens de Yaoundé, épiscentre de la pandémie, d'abord vers les lieux intra urbains de fortes concentrations humaines telles que les marchés, les lieux de cultes, de sports, de loisirs et de réjouissance, ensuite vers les autres capitales régionales (Douala, Bafoussam, puis Limbé) a joué un rôle capital dans la diffusion de la pandémie.

De ce point de vue, les mobilités sont doublement victimes de cette crise sanitaire : d'abord parce qu'elles sont l'un des principaux vecteurs de propagation, ensuite parce qu'elles incarnent la principale cible des mesures d'endiguement édictées. Dès lors, il paraît pertinent du point de vue des politiques publiques organisant le secteur des transports au Cameroun de comprendre d'une part, quelles sont les mesures institutionnelles d'endiguement de la propagation édictées, notamment dans le secteur des transports ? D'autre part, considérant que ce secteur est l'un des plus dynamiques de l'économie nationale, quels sont les effets des mesures d'endiguement dans le sous-secteur du transport routier en particulier ? En dernière analyse, comment la crise du COVID-19 peut-elle jouer un rôle catalyseur dans le développement durable des transports routiers, adossé à des investissements significatifs dans ce secteur au Cameroun ? Pour y parvenir, l'approche méthodologique s'est basée sur la

¹ Communiqué du Ministre de la Santé du dimanche 15 mars 2020.

² Rapport de situation COVID 19 n°24, période du 1^{er} au 04 mai 2020.

revue de la littérature spécialisée sur le sujet et la collecte des données secondaires disponibles.

1. Le triptyque limitation des déplacements, mesures d'hygiène et distanciation physique comme socle du Plan de riposte gouvernemental

Le guide pour la prise de décisions éclairées et l'harmonisation à l'échelle nationale et internationale de la préparation et la réponse en cas de grippe pandémique de l'OMS, souligne que la gestion des risques de pandémie relève de la responsabilité des gouvernements nationaux, afin de garantir une approche cohérente de planification, de préparation et d'intervention (OMS, 2017 p 57). A cet effet, deux semaines après la survenue du premier cas de COVID 19, le Gouvernement camerounais a édicté treize mesures d'endiguement entrées en vigueur le mercredi 18 mars 2020³. Comme dans le reste du monde, le secteur des transports a été désigné comme le bouc émissaire de la propagation de la pandémie. Ce constat justifie le fait qu'au rang de ces mesures 07 sur 13, soit 54% sont relatives aux transports et à la mobilité, tandis que 5, soit 38% sont liées à la distanciation physique, alors qu'une seule seulement, représentant 8% est inhérente à l'hygiène (figure 1).

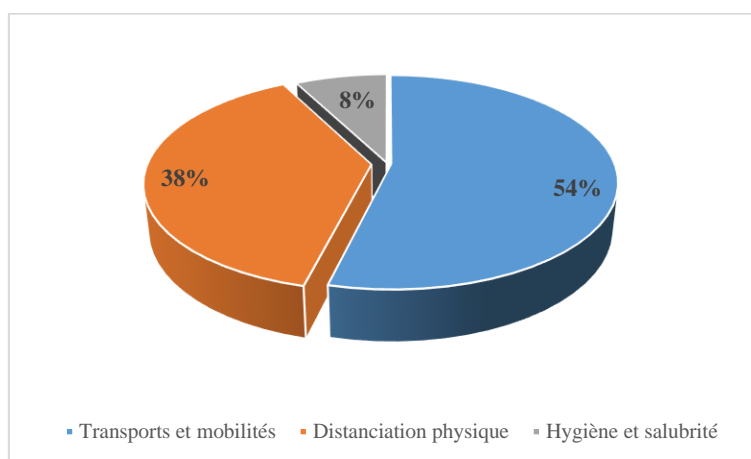


Figure 1 : Typologie des mesures d'endiguement par le Gouvernement camerounais contre le COVID 19.
Source : Communiqués du Premier Ministre du 17 mars 2020

1.1. La fermeture des frontières nationales

Les mesures institutionnelles d'endiguement de la propagation du COVID 19, ont prescrit d'entrée de jeu la fermeture des frontières nationales terrestres, aériennes et maritimes. Avec pour effet immédiat la suspension des vols en provenance de l'étranger, toutes provenances confondues, à l'exception des vols cargos. Les frontières maritimes et terrestres sont restées ouvertes uniquement aux navires et camions de marchandises transportant les produits de consommation courante ainsi que les biens et matériels essentiels, avec des temps d'escale limités. La suspension des vols passagers internationaux, y compris la suspension des missions à l'étranger des membres du gouvernement et des agents du secteur public et parapublic, est de toute évidence l'une des mesures les plus prégnantes. Bien plus, les

³ Communiqués du Premier Ministre du 17 mars 2020 [En ligne], URL : <https://www.prc.cm/fr/actualites/4151-coronavirus-mesures-instruites-par-le-president-paul-biya>, consulté le 19 avril 2020

ressortissants camerounais en déplacement à l'étranger et désireux de retourner au pays ont été invités à prendre attache avec les représentations diplomatiques camerounaises. Aussi, la délivrance des visas d'entrée au Cameroun aux différents aéroports a été suspendue.

1.2. La limitation des déplacements, promotion de mesures d'hygiène et distanciation physique : un gage de limitation de la propagation ?

Outre les mesures restrictives d'entrée et de sortie du territoire national, des mesures limitant les déplacements internes ont également été prises. A ce titre, un système de régulation des flux des personnes a été instauré dans tous les établissements recevant du public, ajustant les horaires d'ouverture et de fermeture, respectivement à 6h00 et 16h00. Dans la même veine, les usagers ont été invités à effectuer des déplacements urbains et interurbains qu'en cas d'extrême nécessité. Les opérateurs du secteur des transports en communs (conducteurs de bus, de taxis et de mototaxis) ont été appelés de manière coercitive à éviter des surcharges dans les transports publics, sous le contrôle des Forces de Maintien de l'Ordre.

En ce qui concerne les mesures de distanciation physique, tous les établissements publics et privés de formation relevant des différents ordres d'enseignement, de la maternelle au supérieur, y compris les centres de formation professionnelle et les grandes écoles ont été fermés. Cette mesure s'est étendue à la suspension de tous les rassemblements de plus de 50 personnes, notamment dans les restaurants, les lieux de cultes, de sports, de loisirs et de réjouissance⁴. Entraînant la suspension des championnats nationaux, (Coupe du Cameroun, les ligues sportives régionales et départementales) et internationales, notamment la 6^{ème} édition du Championnat d'Afrique des nations (CHAN 2020), initialement prévu du 4 au 25 avril 2020 au Cameroun⁵. Les administrations publiques et entreprises privées n'ont pas été épargnées par ces mesures. Ces dernières ont été invitées à recourir aux moyens de communications électroniques et aux outils numériques (*conference call*, visioconférence, échanges par mails, groupes de travail virtuels, etc.) pour tenir des réunions susceptibles de regrouper plus de dix personnes.

Pour aller plus loin, un service public minimum a été institué dans les administrations publiques. Cependant, les entreprises et l'ensemble des prestataires du secteur privé assurant les services essentiels ont opté pour un service de quart avec rotation du personnel, afin d'assurer l'approvisionnement ininterrompu et la continuité des activités indispensables pour gérer la pandémie : approvisionnements en produits pharmaceutiques et alimentaires, services médicaux d'urgence, fabrication et livraison d'équipements de protection individuelle, information, éducation et communication à l'attention des usagers des transports, etc.

⁴ Les lieux de réjouissance (restaurants, débits de boissons, lieux de loisirs) sont fermés à partir de 18h00

⁵ Communiqué du Ministre des Sports et de l'Education Physique (MINSEP) du Cameroun, le 17 mars 2020 : « Au regard de toutes les considérations critiques liées à cette urgence de santé publique internationale, constitutive d'un cas de force majeure, un réaménagement du calendrier de la compétition est apparu nécessaire. Aussi, conformément aux directives de la haute hiérarchie ainsi qu'au plan de riposte gouvernemental contre la pandémie et d'un commun accord avec les autorités de la Confédération africaine de football, le principe d'un report du CHAN TOTAL CAMEROUN 2020 à une période plus propice a été retenu. Dans cette perspective, les nouvelles dates de la compétition seront arrêtées en fonction de l'évolution de la situation et communiquées en temps opportun ».

Enfin, l'unique mesure liée à l'hygiène et la salubrité recommande aux populations d'observer strictement les mesures recommandées par l'OMS, à savoir le port d'équipements de protection individuelle, l'hygiène des mains et respiratoire, et la réduction des contacts physiques. Si ces mesures ont été présentées d'entrée de jeu comme un gage de limitation de la propagation du COVID 19, la suite des événements prouvera que celles-ci sont certes nécessaires, mais pas suffisantes. Le tableau suivant récapitule par types, les mesures institutionnelles d'endiguement de la propagation COVID 19 au Cameroun (tableau 1).

Tableau 1: Typologie des mesures d'endiguement édictées par le Gouvernement camerounais

Secteur concerné	Mesures d'endiguement contre le COVID 19
Transports et mobilités	- Les frontières terrestres, aériennes et maritimes du Cameroun seront fermées : tous les vols passagers en provenance de l'étranger sont suspendus, à l'exception des vols cargos et des navires transportant les produits de consommation courante ainsi que les biens et matériels essentiels, dont les temps d'escale seront limités et encadrés ; les camerounais désireux de retourner dans leur pays devront prendre l'attache de nos différentes représentations diplomatiques ;
	- La délivrance des visas d'entrée au Cameroun aux différents aéroports est suspendue ;
	- Un système de régulation des flux des consommateurs sera instauré dans les marchés et les centres commerciaux ;
	- Les déplacements urbains et interurbains ne devront s'effectuer qu'en cas d'extrême nécessité ;
	- Les conducteurs de bus, de taxis et de mototaxis sont invités à éviter des surcharges dans les transports publics : les forces de maintien de l'ordre y veilleront ;
	- Les formations sanitaires privées, les hôtels et autres lieux d'hébergement, les véhicules ainsi que les équipements spécifiques nécessaires à la mise en œuvre du plan de riposte contre la pandémie du COVID-19 au Cameroun pourront être réquisitionnées en tant que de besoin, à la diligence des autorités compétentes ;
	- Les missions à l'étranger des membres du Gouvernement et des agents du secteur public et parapublic sont suspendues ;
Distanciation physique	- Tous les établissements publics et privés de formation relevant des différents ordres d'enseignement, de la maternelle au supérieur, y compris les centres de formation professionnelle et les grandes écoles seront fermés ;
	- Les rassemblements de plus de cinquante (50) personnes sont interdits sur toute l'étendue du territoire national ;
	- Les compétitions scolaires et universitaires sont reportées, à l'instar des jeux FENASSCO et des jeux universitaires ;
	- Les débits de boissons, les restaurants et les lieux de loisirs seront systématiquement fermés à partir de 18 heures, sous le contrôle des autorités administratives ;
	- Les administrations publiques devront privilégier les moyens de communications électroniques et les outils numériques pour les réunions susceptibles de regrouper plus de dix (10) personnes ;

Secteur concerné	Mesures d'endiguement contre le COVID 19
Hygiène et salubrité	- Les populations sont invitées à observer strictement les mesures d'hygiène recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé, à savoir notamment se laver régulièrement les mains au savon, éviter des contacts rapprochés tels que se serrer les mains ou s'embrasser, se couvrir la bouche pour éternuer

Source : Communiqués du Premier Ministre du 17 mars 2020

2. Transports et mobilités : principaux souffre-douleur des mesures d'endiguement de la propagation du COVID 19 au Cameroun ?

Dans le secteur des transports, les bonnes pratiques internationales recommandent aux ministères des transports de prendre les dispositions spécifiques permettant de « *réduire au minimum les risques d'infection [...] dans les modes de transport essentiels, les aéroports et les ports, ainsi que dans les installations de chargement et de déchargement* » (OMS, 2017 p 57). Dans cette logique et en exécution du plan de riposte gouvernemental, le Ministère des Transports via son Communiqué du 23 mars 2020 a listé des mesures d'endiguement spécifiques destinées à assurer l'observation des règles d'hygiène et de distanciation physique dans le secteur des transports. En ce qui concerne les transports routiers en particulier, cinq sous-secteurs clés sont concernés, à savoir : (i) le transport urbain par mototaxi, (ii) et par taxi, (iii) le transport urbain de masse, (iv) le transport péri urbain et rural, et enfin (v) le transport interurbain de personnes. Le tableau ci-dessous récapitule par sous-secteurs les mesures prises.

Tableau 2: Classification des mesures d'endiguement spécifiques aux transports

Sous-secteurs de transport	Types de véhicules	Mesures barrières contre le COVID 19
Urbain, péri urbain et rural des personnes	Moto	- 02 places maximum, y compris le conducteur
	Taxi	- 04 places maximum, y compris le conducteur, soit 02 à l'avant et 02 à l'arrière.
	Bus	Transport urbain de masse : - 50 places pour les bus de plus de 50 places et à 20 pour les bus de plus de 35 places.
Transport périurbain et rural : - 20 places pour les bus de plus de 30 places ; - 15 places pour les bus de plus de 22 places ; - 12 places pour les bus de plus de 19 places ; - 10 places pour les bus de plus de 15 places.		
Interurbain des personnes	Bus	Agences de voyages et gares routières : - 50 places pour les bus de plus de 50 places ; - 20 places pour les bus de 30, 32 ou 35 places ; - Effectuer exclusivement les chargements et les déchargements dans les terminaux de voyage ; - Organiser la fluidité des débarquements et embarquements, afin d'éviter les regroupements de plus de 50 personnes dans les halls d'embarquement.

Sous-secteurs de transport	Types de véhicules	Mesures barrières contre le COVID 19
	Véhicules de tourisme	Véhicules personnels : - 04 places maximum, y compris le conducteur, soit 02 à l'avant et 02 à l'arrière.
Routiers de marchandises	Poids lourds	- Contrôle sanitaire des équipages, aux check-points conventionnels.

Source : Communiqué du Ministre des Transports 23 mars 2020

Les centres de formation à la conduite automobile ont également été affectés par ces mesures, particulièrement en vue du respect des mesures de distanciation physique, à travers la suspension de leurs activités, y compris l'examen de passage du permis de conduire.

2.1. Le transport urbain, péri urbain et rural des personnes

Ces sous-secteurs constituent à n'en point douter le parent pauvre du secteur des transports routiers avec des offres qualitative et quantitative en deçà de la demande. Avec 1,4 passager/véhicule (sans compter le chauffeur), le transport urbain par mototaxi présente l'offre de mobilité la plus élevée, estimée à 61% des déplacements motorisés dans les grands centres urbains (Douala, Yaoundé, Bafoussam) avec une part de roulage à vide de 15%. Les opérateurs de ce secteur ont été invités à limiter le nombre de places à deux, y compris celle du conducteur. Pour le cas de la Ville de Douala, cette disposition faisait passer le nombre de passager/véhicule de 1,4 à 1 passager/véhicule. Le tarif restant fixe, il va de soi que le pourcentage des déplacements y relatifs s'en trouvera considérablement réduit durant la pandémie, de même que la part de roulage à vide.

Le transport urbain par taxi a une part modale de 2,7 passagers/véhicule représentant six personnes par taxi y compris le conducteur avec un taux de roulage à vide de 23% et présente 19% des déplacements motorisés. La limitation du nombre de places à quatre, y compris celle du conducteur, en l'occurrence deux à l'avant et deux à l'arrière fait passer la part modale de ce mode de 2.7 à 1.9 passager/véhicule., tout en maintenant le tarif de 250 FCFA par personnes et par trajet. S'agissant des véhicules de tourisme personnels, les mesures ci-dessus prescrites aux taxis s'appliquent.

Le nombre de places dans le transport urbain de masse représentant 0,3% des déplacements motorisés avec une part de roulage à vide de 20% , quant à lui a été réglementé à 50 pour les bus de plus de 50 places et à 20 pour les bus de plus de 35 places.

Tandis que le nombre de places dans le transport périurbain et rural a été réduit de 5 à 10 selon la capacité des bus comme suit : 20 places pour les bus de plus de 30 places ; 15 places pour les bus de plus de 22 places ; 12 places pour les bus de plus de 19 places et 10 places pour les bus de plus de 15 places.

2.2. Le Transport interurbain des personnes et des biens

Ces mesures visent essentiellement les agences de voyages, y compris celles situées dans les gares routières. Les mesures restrictives prévoient notamment la réduction du nombre de

places des passagers comme suit : 50 places pour les bus de plus de 50 places et 20 places pour les bus de 30, 32 ou 35 places. Aussi, les conducteurs sont interdits d'effectuer les chargements et les déchargements en dehors des terminaux de voyages. A cet effet, lesdites agences sont invitées à organiser la fluidité des débarquements et embarquements, afin d'éviter les regroupements de plus de 50 personnes dans les halls.

Le secteur du transport routier des marchandises est sans doute le moins visé. Les mesures édictées recommandaient notamment de poursuivre les échanges commerciaux en zone CEMAC, sans préjudice du contrôle sanitaire des conducteurs. Toutefois, les équipages des camions de marchandises en transit au Cameroun sont soumis à des contrôles sanitaires, aux check-points conventionnels. Cette mesure relativement souple s'explique d'une part, du fait que le transport routier assure près 75% de la demande de transport de marchandises au Cameroun (BAD, 2015). D'autre part, de par sa position géostratégique au cœur du golfe de Guinée qui lui confère un site et une situation portuaire privilégiée, le transport de marchandises joue un rôle clé sur le plan national et dans l'intégration sous régional. En effet, il rend possible le transit en provenance ou à destination du Tchad et la République Centrafricaine, tout en favorisant les échanges intra zone CEMAC, ainsi qu'avec la CEDEAO.

Il convient de relever que ces mesures se sont étendues aux respects des règles d'hygiène imposés aux acteurs du sous-secteur des transports routier, notamment l'observance des mesures recommandées par le Ministère de la Santé publique et l'OMS, la mise à la disposition des usagers des solutions hydro alcooliques avant leur entrée dans les véhicules, la promotion du port des cache-nez, la désinfection quotidienne des véhicules avec, la prise de température à l'aide des thermo flashes, l'affichage systématique des numéros verts du Ministère de la Santé publique (1510) et du Ministère des Transports (8204) dans tous les véhicules de transport en commun de personnes.

Toutefois, une lecture critique de certaines mesures permet de relever leur caractère antithétique avec les bonnes pratiques en matière de transport urbain et interurbain. Au rang de ces mesures figurent l'interdiction du transport du bétail à l'intérieur des véhicules de transport interurbain de personnes ; du ramassage des passagers en cours de route pour les transports inter urbains et du transport clandestin des personnes et la limitation du nombre de place sur les motos à deux personnes, y compris le conducteur.

S'agissant du transport du bétail, cette activité est encadrée par le Décret N°2018/759 du 10 décembre 2018 modifiant certaines dispositions du décret N°76/420 du 14 septembre 1976 portant réglementation de l'élevage, de la circulation et de l'exploitation du bétail. Le transport clandestin des personnes quant à lui est réprimé depuis le 16 février 2006 par une série d'arrêtés fixant les modalités d'exploitation à titre onéreux du service de transport urbain et péri urbain des personnes, par autocar ou autobus, du service de transport mixte par véhicules, et du service de transport interurbain de voyageurs par autocar ou autobus de 11 places assises au moins. En ce qui concerne les mototaxis, le Décret N°2008/3447/PM/ du 31 décembre 2008 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux au Cameroun dispose que chaque moto mise en circulation à titre onéreux doit disposer entre autres équipements et accessoires d'un siège à deux places, y compris celle du conducteur.

A cet égard, prendre au titre des mesures d'endigement des restrictions portant sur des infractions régulièrement tolérées vient à légitimer ces mauvaises pratiques aux yeux des usagers. Ces derniers les perçoivent désormais non plus comme des infractions, mais comme des mesures limitatives et temporaires.

3. Les effets du COVID 19 dans le secteur des transports routiers

D'après la Note sur le secteur des transports au Cameroun du Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC de Banque Africaine de Développement (2015), « *le secteur des transports, en tant que facteur de stabilité, joue un rôle important dans le développement économique et social, le renforcement de la solidarité et de l'intégration nationales, la réduction des disparités locales et l'ouverture régionale* ». En particulier, le transport routier est le mode le plus dynamique, il fournit près de 85% de l'offre des transports. Dans les faits, « *grâce à sa flexibilité et son accessibilité, le transport routier constitue le principal mode de déplacement des biens et des personnes et de ce fait, apporte une contribution substantielle à la lutte contre la pauvreté. Il assure près de 90% de la demande intérieure de transport de voyageurs* ». Eu égard à ce qui précède, et considérant les mesures barrières spécifiques au sous-secteur du transport routier, il va sans dire que le COVID 19 entraîne des effets immédiats et secondaires dont l'impact est difficilement quantifiable actuellement.

3.1. Les effets immédiats du COVID 19 sur le sous-secteur des transports routiers

Parmi les secteurs clés de l'économie camerounaise figure en bonne place celui des transports routiers. Outre son « rôle social » de réceptacle des travailleurs déçus du secteur formel, ce dernier détermine les mouvements de biens, de personnes et la production des richesses. Depuis la promulgation du Décret N°2008/3447/PM/ du 31 décembre 2008 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux au Cameroun, ce secteur d'activité tend à se professionnaliser avec l'entrée en scène d'une nouvelle catégorie d'acteurs : les investisseurs privés.

En plus de l'activité de motos-taxis dit « VIP », ces derniers offrent habituellement des services de voiture de transport avec chauffeur (VTC). C'est le cas de la start-up française Heetch installé au Cameroun en septembre 2019 avec une flotte de deux cent cinquante (250) mototaxis. Cette entreprise fait sans doute partie des premières victimes du COVID 19 dans le sous-secteur des transports routiers au Cameroun. Du fait qu'aucune mesure sociale d'accompagnement n'ait été prise pour soutenir les transporteurs, il s'en est suivi la flambée des prix de transports par taxis et mototaxis. En lieu et place des tarifs règlementaires de 250 FCFA le ramassage de 5h00 à 22h00 et 300 FCFA la nuit (22h00 à 5h00), plusieurs conducteurs se sont arrogé le droit de fixer une tarification parallèle en renchérissant les coûts de 50 voire 100 FCFA et plus selon le trajet sollicité. L'un d'entre eux s'explique en ces termes : « *vu qu'on n'a plus le droit de faire des surcharges et de ne transporter que trois passagers à la fois à bord du taxi, au lieu de quatre comme auparavant, nous sommes obligés d'augmenter le prix pour rattraper le manque à gagner* »⁶. Dans ce contexte, le 23 mars 2020, soit environ deux semaines seulement après l'adoption des premières mesures restrictives, à travers un communiqué l'entreprise Heetch a annoncé la suspension de ses

⁶ Entretien avec un conducteur de taxi sur la ligne Poste de Bonanjo – au lieu-dit « Rond-point Deido », le 16 avril 2020 à 11h21.

activités au Cameroun afin de se recentrer sur d'autres pays, en raison des effets de la crise sur le siège de l'entreprise basée en France.

D'un autre point de vue, en dépit des palliatifs sus évoqués, la réduction des déplacements liée aux mesures restrictives a entraîné des pertes économiques induites par la réduction du nombre de passagers dans les véhicules et la recrudescence des modes doux, avec pour effet une vague de réaction au sein des acteurs du secteur des transports routiers, notamment le syndicat des transporteurs. Dans un premier temps ces derniers ont salué les mesures édictées en ces termes : « *Nous vous [Ministre des transports] avons saisi en date du 23 mars pour vous affirmer l'adhésion du secteur des transports routiers (tous segments confondus) aux mesures édictées par le gouvernement pour contenir la propagation du Covid-19 au Cameroun. Bien plus, nous vous suggérons dans la perspective du dialogue social (...) la nécessité d'une rencontre pour qu'ensemble nous explorions les voies et moyens aux fins de supporter le choc économique que vivent nos camarades sur le terrain* ». Dans un second temps, suite à l'adoption unilatérale au durcissement des mesures gouvernementales, notamment l'exigence de la désinfection des véhicules de transport, de l'utilisation des solutions hydro-alcooliques à bord, l'interdiction des surcharges et la réduction du nombre de passagers, sous peine de sanctions pécuniaires et judiciaires, un préavis de grève illimitée a été annoncé. Ces derniers ont déploré l'absence de participation et d'inclusion dans le choix desdites mesures en ces termes : « *face à la rupture du dialogue ainsi constatée, nous les présidents nationaux des syndicats (...) avons à l'unanimité décidé de vous adresser un préavis de grève générale illimitée qui prendra effet à partir du lundi 6 avril 2020, au cas où nos doléances ne seraient pas prises en compte* »⁷. En réponse à ce préavis et d'autres plaintes de divers secteurs d'activités économiques, particulièrement les entreprises brassicoles, de l'hôtellerie et de la restauration, les mesures gouvernementales prises le 18 mars 2020 ont été assouplies par un communiqué du Chef du gouvernement le 30 avril 2020.

3.2. Les effets post crise : des opportunités de réorganisation du secteur des transports

Dans « *Gérer les grandes crises, Sanitaires, Écologiques, Politiques et Économiques* », Louis CROCOQ, Sophie HUBERSON et Benoît VRAIE (2009) font remarquer que les grandes crises, à l'instar du COVID 19 ont toujours été des catalyseurs de changements sociétaux. Dans les faits, cette crise constitue une opportunité de capitaliser les bonnes pratiques de mobilités qui aurait pu être conservées pour servir de tremplin à de réformes organisationnelle et structurelle de nature à impulser le développement du secteur des transports.

A court terme le COVID 19 a révélé qu'au Cameroun, parmi tous les facteurs qui jouent dans la réussite ou l'échec des transformations sociétales impulsées par les politiques publiques, l'attitude et le comportement collectif des citoyens face au changement à une importance décisive. En effet, les mesures d'endiguement de la pandémie ont permis de se rendre à l'évidence qu'il est possible et bénéfique de marcher sur de courtes distances (inférieur à 5 km) et de ne pas surcharger les transports (mototaxi, taxi et bus). La baisse de la demande dans ce cadre ouvre la perspective de la professionnalisation des acteurs dans d'autres

⁷ Correspondance des présidents des syndicats nationaux des transports routiers du Cameroun, adressée le 30 mars 2020 au Premier ministre.

domaines, notamment vers les métiers liés au transport par bus (chauffeur, maintenance des bus, etc.) et au transport de marchandises dont les besoins post crise augmenteront. A titre d'illustration, ces 43 jours d'observance des mesures d'endiguement de la pandémie ont permis aux Start-up du secteur des TIC de se réinventer. L'on note durant cette période l'accélération du développement d'applications mobiles pour les livraisons des marchandises et produits divers à domicile.

A moyen terme, tel que le souligne la Note de la Banque Africaine de Développement sur les transports au Cameroun (2015), « *une meilleure organisation du secteur du transport pourrait également entraîner et susciter des volumes d'investissements significatifs* ». Dès lors la crise du COVID 19 offre l'opportunité de mettre en place un cadre institutionnel rénové permettant, en effet, d'effectuer une mise en cohérence des politiques publiques du secteur des transports routiers avec les exigences de la mondialisation, non seulement en termes de prise en compte des mesures sanitaires, mais aussi et nécessairement pour la formulation d'une nouvelle vision du système des transports. « *Une telle vision pourrait rendre le secteur des transports plus stable et mettre le pays parfaitement en phase avec l'ère du temps, tout en mettant en exergue les atouts indéniables du Cameroun, lui permettant de devenir un pays émergent qui attire de véritables investisseurs.* » (BAD, 2015).

A long terme, ces réformes permettraient de questionner le fil conducteur des interventions qu'est la « Vision pour le Secteur des Transports » à l'horizon 2035, particulièrement en ce qui concerne la réalisation d'un réseau de BRT dans les Villes de Yaoundé et Douala, ainsi que les actions en cours relatives à la professionnalisation des modes artisanaux.

Conclusion

En définitive, ce travail visait à questionner le rôle catalyseur que pourrait jouer la crise en cours du COVID 19 dans l'amélioration des politiques publiques organisant le secteur des transports au Cameroun. Avec une part relative de 54% des mesures d'endiguements édictées, le secteur des transports, tous segments confondus est de loin la principale cible de la limitation de la propagation de la pandémie. Ces mesures ont toutefois permis d'entériner le constat selon lequel ce secteur est structurant et l'un des plus dynamiques de l'économie nationale. A ce titre les effets des mesures d'endiguement dans le sous-secteur du transport routier en particulier à entraîner des effets directs liés aux pertes économiques enregistrées par les acteurs qui exercent. Outre les pertes économiques, cette crise révèle également que certaines réformes dans les politiques publiques, d'apparence impossible du fait de la réticence des acteurs concernés peuvent faire l'unanimité lorsque celles-ci revêtent le sceau de l'intérêt général, de l'inclusion sociale et enfin, si besoin est, de la coercition. Ainsi les effets positifs attendus post crise portent à court terme, sur la hausse des modes doux (marche, vélo, etc.), la reconversion et la professionnalisation du secteur artisanal et des autres acteurs informels vers les métiers connexes liés au transport, ainsi que l'innovation technologique et le développement des applications mobiles pour limiter déplacements. A moyen terme, la crise du COVID 19 offre l'opportunité de mettre en place un cadre institutionnel rénové permettant, d'effectuer une mise en cohérence des politiques publiques du secteur des transports routiers avec les exigences de la mondialisation, non seulement en termes de prise en compte des mesures sanitaires, mais aussi pour la formulation d'une

nouvelle vision du système des transports. A long terme, ces réformes offrent l'opportunité de mettre en cohérence les interventions de tous les acteurs (administrations centrales et Collectivités territoriales décentralisées, investisseurs privés en modes PPP, partenaires techniques et financiers, etc.) au regard non seulement de la « Vision pour le Secteur des Transports » à l'horizon 2035, mais aussi et surtout des documents de planification tels que les Plans de Mobilités Urbaines Soutenables (PMUS) récemment élaborés par les Villes de Douala et Yaoundé. Celui de Douala préconise notamment, de mettre en œuvre un réseau intégré comprenant d'une part, la mise en œuvre des projets routiers en cours ; d'un réseau public de transport basé sur des lignes de Bus circulant sur des sites dédiés de type « *Bus Rapid Transit* » (BRT) et des lignes de bus restructurées sur de la voirie préalablement requalifiée et d'un réseau cohérent de transport logistique. D'autre part, il promeut l'ouverture aux formes de mobilités inexplorées (transports par Câble) ou peu valorisées (marche, vélo, voie navigable, etc.) et une cohabitation apaisée et efficace avec les transports artisanaux. Eu égard à ce qui précède, l'on peut affirmer sans risque de se tromper que la crise du COVID-19, loin d'être une fatalité constitue *in fine* une opportunité apte à jouer un rôle catalyseur pour le développement durable des transports routiers et par effet boule de neige attirer des investissements privés dans ce secteur stratégique au Cameroun.

Bibliographie

1. Banque Africaine de Développement (2015) : *Cameroun - Note sur le secteur des transports*, Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC [En ligne] URL : [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/AfDB -
Cameroun - Note sur le secteur des transports.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/AfDB-_Cameroun_-_Note_sur_le_secteur_des_transports.pdf)
2. Eric VERDEIL : « *Urbanisation et mobilité : réflexions sur les logiques spatiales du COVID-19* », Rumor, 1^{er} avril 2020 [En ligne] URL : <https://rumor.hypotheses.org/4978>, consulté le 19 mai 2020.
3. Louis CROCQ, Sophie HUBERSON & Benoît VRAIE (2009) : *Gérer les grandes crises, Sanitaires, Écologiques, Politiques et Économiques*, Paris, édition Odile Jacob, 289 pages
4. Michel LUSSAULT (2020) : *Chronique géovirale 3*, le 25 mars 2020, [En ligne] URL : <https://www.youtube.com/watch?v=BsaKg8bbgVQ> consulté le 30 mars 2020.
5. Organisation Mondiale de la Santé (2017) : *GESTION DES RISQUES DE PANDÉMIE DE GRIPPE - Guide de l'OMS pour prise de décision éclairée et harmonisation à l'échelle nationale et internationale, de la préparation et la réponse en cas de grippe pandémique*. [En ligne] URL : [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272667/WHO-WHE-IHM-GIP-2017.1-
fre.pdf?ua=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272667/WHO-WHE-IHM-GIP-2017.1-fre.pdf?ua=1) consulté le 19 mai 2020.