

LES CLANDOS

par ANTOINE AHANDA

Un mode de transport original a fait son apparition il y a une dizaine d'années sur les routes difficiles des zones rurales du Cameroun. Des pickup Toyota, Datsun, Mazda, ou Peugeot conçus au départ comme des véhicules utilitaires légers se sont convertis en véhicules de transport de personnes. Appelées communément « clando » ou « opep », ces camionnettes débordantes de passagers et de colis font, à longueur de journée, la navette entre Yaoundé, la capitale du Cameroun et des villages situés dans un rayon de 80 kilomètres.

Quand ces pick-up font leur apparition au début des années 70, le transport en commun entre les villes et l'intérieur du pays est assuré par des autocars selon le modèle occidental. Les cars, qui suivent des lignes régulières, sont la propriété soit de sociétés, soit de particuliers regroupés dans un syndicat patronal qui assure la gestion de la corporation et négocie les tarifs avec le gouvernement.

L'augmentation des prix du carburant et des véhicules a amené les transporteurs à rationaliser leur exploitation au maximum ces dernières années. Cela s'est traduit par l'abandon de lignes « non rentables » qui sont, soit des destinations trop courtes où les prix sont réduits, soit des itinéraires non asphaltés qui usent trop rapidement les véhicules. Or, dans les environs de Yaoundé, on retrouve ces deux facteurs négatifs. Beaucoup de villages de la périphérie entretiennent des échanges quotidiens avec la ville, mais les routes qui les desservent sont généralement mauvaises, ravinées par les pluies et rendues marécageuses après les averses.

Les véhicules, pour la grande majorité de fabrication japonaise, sont sommairement équipés pour leur permettre de transporter, suivant les besoins, des passagers, des produits vivriers, ou les deux à la fois. Les arceaux sur lesquels repose la bâche sont renforcés pour servir d'appui aux passagers debout. Deux bancs en bois, escamotables, servent de siège. Ainsi équipée, une camionnette peut



Des Ivoiriens en route vers Abidjan : quand le service n'existe pas, on le crée, en Afrique de l'Ouest comme ailleurs.

transporter jusqu'à 20 passagers.

D'un coût nettement inférieur à celui des cars et des minibus : 2 500 000 FCFA contre 4 000 000 FCFA (10 000 \$Can. contre 16 000 \$Can.), les camionnettes peuvent pratiquer des prix plus bas sur les mêmes distances. Bien qu'aléatoire avec les risques élevés d'accidents et l'usure rapide, la rentabilité est possible. Les chauffeurs sont peu nombreux à posséder leur voiture et s'entendent avec le propriétaire sur un loyer moyen à verser quotidiennement.

L'attitude des pouvoirs publics face aux véhicules de transport non conventionnels a changé au fil des années. L'apparition des camionnettes a rencontré tout de suite l'opposition des pouvoirs publics qui les ont placées dans une position d'illégalité. D'où le nom de « clandestin » qui est devenu tout simplement « clando ».

Suivant les estimations de la police et des compagnies d'assurance, les clandos ont notablement contribué à la forte croissance des accidents de la route ces dernières années. Cela est dû non seulement aux excès de vitesse, mais aussi au manque de compétence des chauffeurs, dont la majorité, très jeunes, sans expérience ou même sans le permis de conduire.

La réglementation camerounaise

exige que le véhicule destiné au transport de passagers remplisse un certain nombre de conditions. Les plus importantes : la voiture doit répondre à des spécifications techniques étudiées pour le transport de personnes et une police d'assurance doit spécifier le nombre de passagers autorisés. Le chauffeur doit, quant à lui, être titulaire d'un permis de conduire de type D qui autorise le transport en commun. Or, les clandos se sont toujours refusés à respecter cette réglementation, d'où l'irritation des pouvoirs publics qui leur ont livré la guerre : une suite de combats perdus par les officiels à cause du rôle important que remplissent les clandos.

Cette importance peut s'illustrer dans la zone périphérique de Yaoundé, une ville de près de 500 000 habitants qui remplit des fonctions politiques et économiques pour une couronne de départements limitrophes. Dans un rayon de 80 kilomètres de la ville, les paysans des villages et les travailleurs des villes moyennes doivent, une fois par semaine au moins, se rendre à Yaoundé pour écouler leurs produits, faire des achats ou suivre une procédure administrative quelconque.

Au plan économique, le transport clandestin a joué un rôle important dans le succès de l'opération « Ceinture verte » lancée par le gouvernement afin d'approvisionner Yaoundé en produits vivriers. Ce sont les camionnettes qui évaluent en ville la production de plantain, de macabos et de manioc qui, sans ce mode de transport, pourrait dans les villages.

Le gouvernement a dû tenir compte de ces différents aspects et on assiste déjà à une modification de son attitude. Les déclarations officielles continuent d'affirmer que le transport clandestin est dangereux, mais on ne parle plus d'en venir à bout. On semble chercher maintenant à amener les clandestins à respecter la réglementation, notamment en matière d'assurance et des pièces garantissant la sécurité du véhicule. □

Antoine Ahanda est journaliste au Cameroon Tribune.