

KOUPNA III F. D., Trajectoires des convoyeurs et des bagagistes dans les agences de voyage de la ville de Maroua : stratégie de survie ou carrière professionnelle ?

Trajectoires des convoyeurs et des bagagistes dans les agences de voyage de la ville de Maroua : stratégie de survie ou carrière professionnelle ?

Fidèle Dieu-Ne-Dort KOUPNA III

Doctorant en Sociologie à UFD de l'Université de Maroua, Cameroun.

Contact : 690829023/676342957

Email : fidelkoupna@gmail.com

Article soumis le 16/05/2024 et accepté le 28/06/2024

Réf : AUM11-0108

Résumé : Le déficit d'emplois et le manque de structures pouvant garantir l'employabilité dans la région de l'Extrême-Nord du Cameroun a eu comme conséquence l'incursion de plusieurs jeunes sans réelle formation dans le vaste domaine de la logistique du transport inter urbain de la ville de Maroua. Avec la précarité de l'emploi dans ce secteur de la logistique, les métiers de convoyeur et de bagagiste autrefois méprisés par la population attirent de plus en plus une ressource humaine jeune recrutée à faible coût au sein des agences de voyage du transport inter urbain du Grand Nord Cameroun. Cet article s'intéresse à ces convoyeurs et bagagistes acteurs connexes du transport inter urbain de la ville de Maroua, avec pour but d'étudier leurs trajectoires et leurs perspectives professionnelles. Pour conduire cette recherche, nous avons adopté une démarche qualitative consistant à l'exploitation des sources primaires et secondaires disponibles, à l'observation directe, à l'utilisation de la méthode de quotas pour la sélection d'un échantillon de 20 % de jeunes convoyeurs et bagagistes de notre population totale, interrogés au travers d'un guide d'entretien. Ces interrogations, ont été complétées par des entretiens semi-directs avec les responsables des agences et les chauffeurs de bus. Enfin, l'analyse du contenu ainsi que le logiciel Excel ont été utilisés pour l'analyse des données de notre étude.

Mots-clés : Stratégie de survie, Carrière professionnelle, Convoyeurs et Bagagistes, Transport inter urbain

Trajectories of couriers and baggage handlers and baggage handlers in travel agencies in the city of Maroua: survival strategy or professional career?

Abstract: The lack of jobs and the lack of structures that can guarantee employability in the Far North region of Cameroon has resulted in the incursion of several young people without real training in the vast field of inter-urban transport logistics of the

KOUPNA III F. D., *Trajectoires des convoyeurs et des bagagistes dans les agences de voyage de la ville de Maroua : stratégie de survie ou carrière professionnelle ?*

city of Maroua. With the precariousness of employment in this sector of logistics, the trades of conveyor and baggage handler formerly despised by the population are attracting more and more young human resources recruited at low cost within the travel agencies of the interurban transport of the Far North Cameroon. This article is interested in these conveyors and baggage handlers related actors of the inter urban transport of the city of Maroua with the aim of studying their trajectories and their professional prospects. To conduct this research, we adopted a qualitative approach consisting of the exploitation of primary and secondary sources available, direct observation, the use of the quota method for the selection of a sample of 20% of young conveyors and porters of our total population, questioned through an interview guide. These questions were supplemented by semi-direct interviews with agency managers and inter-urban transport bus drivers. Finally, the content analysis as well as the Excel software were used for the discussion of the results and the analysis of the data of our study.

Keywords: *Survival strategy, Professional career, Conveyors and Baggage handlers, Intercity transport*

Introduction

Capitale régionale de l'Extrême-Nord du Cameroun, la ville de Maroua demeure une zone de grande mobilité dans le cadre de la déserte des différents départements de cette région. Les agences de voyage du transport inter urbain comme dans toutes les grandes villes Camerounaises sont des hubs de transit où s'opèrent des rencontres, des échanges et le développement de l'activité économique. Entreprises importantes du secteur du transport, les agences de voyage du transport inter urbain exploitent à leurs avantages tous les métiers du transport en l'occurrence la logistique qui est un maillon essentiel pour le confort et la sécurité des passagers.

Les agences de voyage du transport inter urbain à Maroua sont disséminées dans les trois arrondissements que compte cette ville. Le répertoire de ces agences de voyage fait état de la présence dans l'arrondissement de Maroua 1er, de 08 agences de voyage, dans l'arrondissement de Maroua 2ème, de 03 agences de voyage du transport inter urbain et enfin dans l'arrondissement de Maroua 3ème, de 02 agences de voyage de transport inter urbain. Ces agences du transport inter urbain sont celles reconnues par le ministère des transports du Cameroun.

Tableau 1 : répartition des agences de voyage du transport inter urbain en fonction des arrondissements de la ville de Maroua.

Arrondissement	Agence de voyage du transport inter urbain
MAROUA 1er	Alliance voyage plus
	Touristique Express
	National Voyage
	Danay express 2
	Camarail Express
	Narral voyage
	Global Express
	Lux Voyage
Maroua 2 ^{ème}	Mont Mandara Voyage
	Mokolo Express
	Danay Express
Maroua 3 ^{ème}	DJAMARE EXPRESS
	Touristique Express

Source : Données de Terrain, Avril 2022

Au fil des années, la logistique dans les agences de voyage du transport inter urbain de la ville de Maroua s'est améliorée (Mahamat Paba Salé, 1982), en mettant un point d'honneur non seulement sur la sécurité et le confort des passagers mais aussi en rendant rentable le volet transport et livraison des marchandises. Toutefois, pour exécuter toutes ces tâches rudes et pénibles, les agences de voyage de la ville de Maroua font recours à une ressource humaine jeune, dynamique et motivée. Des jeunes désignés par le qualificatif de "convoyeurs et bagagistes". Le métier de convoyeur et de bagagiste a pendant plusieurs années été négligé et méprisé par une partie de la population.

En effet, les personnes exerçant ce type de métiers ont été très souvent, considérées comme des personnes en manque de repères et sans perspectives de vie. Notons qu'autrefois, le métier de convoyeur et de bagagiste a été réservé uniquement aux personnes analphabètes n'ayant qu'un seul atout, celui d'une bonne force

physique pour le chargement et de déchargement des bagages. Le profil recherché lors des recrutements n'était dû qu'à la seule compétence physique et à la grande capacité de transporter des charges très lourdes.

Avec la modernisation du secteur de la logistique, du nombre sans cesse croissant de jeunes sans emploi s'intéressant aux métiers de convoyeur et de bagagiste et la prolifération des centres de formations professionnelles qui améliorent la qualité du service et l'adaptent à la nouvelle réalité du monde des entreprises ; l'ancienne approche de recrutement basée uniquement sur des compétences physiques a vite été battue en brèche pour faire place à la mise en place des normes et des codes de gestion de la ressource humaine dans les agences de transport inter urbain de la ville de Maroua à l'Extrême-Nord du Cameroun.

Le nom "convoyeur" est polysémique, variant en fonction du contexte et du domaine dans lequel il est employé. D'après le dictionnaire Larousse, un convoyeur est « *une personne qui convoie, ou encore un personnel chargé d'accompagner du matériel, du ravitaillement, des blessés, transportés par un moyen quelconque les marchandises ou qui est chargé d'assurer la sécurité des biens et des personnes* ». Florence Boyer, qui a observé et décrit le phénomène migrant en mouvement en Afrique de l'ouest et qui a travaillé sur les différentes formes de mobilités, donne une définition tout autre au concept de convoyeur, pour elle, « *Le convoyeur est un personnage chargé de faire passer le bus lors des différents barrages de police et de gendarmerie sur la route ou aux frontières. Il négocie les « tarifs », évitant par là-même aux migrants de payer des sommes trop élevées aux forces de l'ordre. Son apprenti est son aide ; il apprend le métier en effectuant plusieurs voyages comme accompagnant avant de voyager seul.* » Florence Boyer (2010 :450).

On se rend à l'évidence que le sens qu'on donne au nom "convoyeur" est très fluctuant et pas statique variant en fonction des contextes. Dans le vocabulaire des agents du transport inter urbain à l'Extrême-Nord du Cameroun en général et ceux de la ville de

Maroua en particulier, le nom “convoyeur” désigne tout individu qui apporte assistance au chauffeur de bus et qui s’occupe de la sécurité des biens et des personnes à l’intérieur des bus, s’assure de la propreté de cet engin et apporte son aide au chauffeur en cas de panne du véhicule. En langue locale, le *foulfouldé*¹, le convoyeur est désigné par le nom de “*Binguel Moota*”² ou encore par le terme *Motorboy*³. Loin d’être un simple nom, le qualificatif “convoyeur” renvoie dans ce contexte vaste de la logistique à un métier, greffé dans le vaste champ du transport.

Tout à côté du nom de “Convoyeur”, se trouve un autre nom, celui de « Bagagiste » qui fait référence à un métier exercé par des jeunes dans les agences de voyage du transport inter urbain de la ville de Maroua. De manière générale, les bagagistes dans les agences de voyage ont la responsabilité du dispatching des bagages dans les bus de voyage, du déplacement des bagages d’un point à un autre au sein de l’agence de voyage. Spécifiquement, pour ce qui concerne les agences de voyage du transport inter urbain de la ville de Maroua sur lesquelles notre étude a été faite, les bagagistes ont la responsabilité de l’étiquetage des bagages des passagers, de la vérification des propriétaires de ces bagages à l’embarquement et au déparquement de chaque bus de voyage. Ces bagagistes n’ont pas d’appellation fixe au sein des agences de voyage en transport commun, ils sont qualifiés en fonction de chaque agence, par les noms suivants : “Manœuvrier”, “Tâcherons”, “Matelots” etc...

Analysant la problématique de l’emploi des jeunes au Cameroun et dans la région de l’Extrême- Nord en particulier, on se rend compte que cette question est très préoccupante. En effet, le marché de l’emploi des jeunes au Cameroun est caractérisé par un taux de

¹ Foulfouldé est une langue locale parler dans le grand Nord Cameroun

² Binguel Moota en foulfouldé veut dire l’enfant qui a la charge de s’occuper du bus de transport

³ Motorboy vient de la langue pinguis et désigne les jeunes qui ont la charge de prendre des soins des véhicules et qui sont assistant du chauffeur principal.

chômage élargi et plus élevé chez les jeunes de 15-24 ans (10,3%) et de 15-34 ans (8,9%) que celui de l'ensemble de la population (5,7%) (INS, 2005 et 2010). La région de l'Extrême- Nord ayant le taux de pauvreté le plus élevé, avec 74.3% de la population vivant sous le seuil de pauvreté et une moyenne nationale du taux de pauvreté étant de 34.5% (INS, 2015), est en outre, marquée singulièrement par les impacts de la crise sécuritaire imposée du fait de la guerre de Boko Haram qui a entraîné un déplacement massif des jeunes vers les centres urbains plus en sécurité leur offrant une vie meilleure. (Atsuyuki Kado et Isidore Kemawou fotabong, 2018 : 6). Toutes ces conditions, peu favorables pour l'épanouissement des jeunes, ont eu comme incidence l'incursion des jeunes désœuvrés dans le secteur du transport notamment dans le volet de la logistique, avec pour ambitions d'exercer le métier de convoyeur et de bagagiste autrefois méprisé.

Cet article s'inscrit dans le vaste champ de réflexion des acteurs et des actants du secteur du transport dans le grand Nord du Cameroun avec pour ambition de comprendre et de saisir le parcours des convoyeurs et de bagagistes qui font face à la situation de la précarité des emplois dans la ville de Maroua. En outre, il est question de présenter la trajectoire de ces convoyeurs et Bagagistes et enfin présenter leurs perspectives de vie.

1. Méthodologie de l'étude

Dans l'optique de parvenir aux résultats escomptés de notre étude, nous présentons premièrement la méthode de l'étude. Deuxièmement, nous faisons état du matériel de notre d'étude.

1.1. Méthode de l'étude

Cette étude qui porte sur les convoyeurs et Bagagistes des agences du transport inter urbain de la ville Maroua est une étude descriptive à dominance qualitative. Autrement dit, elle consiste à décrire et résumer des données de manière significative. Elle s'est déroulée dans le département du DIAMARE à l'Extrême-Nord du Cameroun précisément dans les arrondissements de Maroua 1, 2, 3.

Cette étude couvre la période du 27 Mars au 30 Avril 2022. Elle a consisté à identifier les différentes agences de transport inter urbain de la ville de Maroua, à identifier et analyser l'itinéraire et la trajectoire des convoyeurs et Bagagistes des agences de transport inter urbain de la ville de Maroua et enfin à ressortir les stratégies de survies et perspectives de vies des convoyeurs et Bagagistes des agences de transport inter urbain de la ville de Maroua.

1.2. La population d'étude :

La population cible de cette recherche a porté sur l'ensemble du personnel relevant du domaine de la logistique dans les agences de transport inter urbain de la ville de Maroua. De manière spécifique nous avons travaillé avec les convoyeurs et Bagagistes intervenant de manière active dans les agences de transport inter urbain de la ville de Maroua, ainsi qu'avec les chauffeurs, les responsables d'agences et les chefs de la logistique des agences de transport inter urbain de la ville de Maroua.

1.2.1. Critère d'inclusion

Pour les convoyeurs et les manœuvres, les critères d'inclusion sont les jeunes (filles et garçons) convoyeurs et Bagagistes exerçant dans les agences du transport inter urbain de la ville de Maroua et les jeunes (filles et garçons) convoyeurs et Bagagistes de la communauté hôte exerçant dans les agences du transport inter urbain de la ville de Maroua.

S'agissant du critère d'inclusion des responsables des agences de voyage du transport inter urbain de la ville de Maroua, un point d'honneur a été mis sur tous les responsables ayant un lien direct avec le secteur de la logistique à savoir, le chef d'agence, le responsable logistique et les chauffeurs exerçant dans la ville de Maroua.

1.2.2. Critères d'exclusion

Comme critères d'exclusion de cette étude, nous avons exclu tous les convoyeurs et Bagagistes n'exerçant dans les domaines du transport inter urbain de la ville de Maroua.

1.3. Echantillonnage

1.3.1. Echantillonnage des convoyeurs et Bagagistes

En nous inscrivant dans une démarche qualitative, nous avons sélectionné par choix raisonné notamment au travers de la technique de quotas 10 % de convoyeurs et 10 % de bagagistes représentant l'effectif total des convoyeurs et bagagistes des agences de voyage. Ce quota est représentatif de la configuration sociodémographique des bagagistes et convoyeurs exerçant dans les agences de voyages. Dans un souci du respect de la spatialité de l'étude, nous avons fait une répartition en fonction des agences du transport inter urbain présentes dans les trois arrondissements de la ville de Maroua pour les entretiens individuels semi- structurés effectués dans les agences de voyage suivant : Touristique Express, National Voyage, Danay express 2, Camarail Express, Narral voyage, Global Express, Lux Voyage, Mont Mandara Voyage, Mokolo Express, DJAMARE EXPRESS

1.3.2 Echantillonnage des responsables du transport Inter Urbain

Dans le souci de compléter et d'approfondir les informations sur le sujet, nous avons mené des entretiens semi- structurés en compagnies de 03 responsables d'agence soit 01 responsable d'agence par arrondissement de Maroua, 01 responsable de la délégation régionale des transports pour l'Extrême- Nord en charge du transport inter urbain pour des raisons de coordination du transport inter urbain dans la ville de Maroua, 03 responsables de la logistique et 03 Chauffeurs exerçant dans les agences de voyage de transport inter urbain de la ville de Maroua.

1.4. Matériels d'étude

1.4.1. Techniques et outils de collecte de données

Pour collecter les données, recours a été fait à différentes techniques et outils.

1.4.2. Techniques de collecte.

Au cours de l'enquête, la collecte des données a été faite sur la base des techniques telles que la documentation ; L'observation directe ; Les entretiens.

a. Documentation

La documentation a permis de consulter un certain nombre de documents relatifs à la migration et au transport dans le monde, en Afrique et particulièrement au Cameroun. Ces différents documents ont été consultés dans les bibliothèques de l'Université de Maroua et sur le moteur de recherche de Google et Google Scholar.

b. Observation directe

Les observations ont été faites sur le terrain, notamment au sein des agences de voyage inter urbain de la ville de Maroua.

C. Entretiens

Ils ont consisté à échanger avec des personnes cibles de l'enquête notamment les convoyeurs et Bagagistes, les chefs d'agences, les responsables de la logistique et les chauffeurs de voyage. Pour réaliser cette étude, 03 guides d'entretien ont été élaborés et utilisés pour la collecte des données sur le terrain. Ce sont des entretiens semi-structurés en direction des convoyeurs et Bagagistes, le personnel administratif de la délégation régionale des transports, les chefs d'agences, les responsables de la logistique et les chauffeurs de voyage.

1.5. Traitement et analyse de données

Le traitement et l'analyse des données s'est fait selon la technique de l'analyse du contenu et l'utilisation du logiciel Excel pour le

traitement statistique des données sociodémographique. Un regroupement thématique des idées a été fait suivant les centres d'intérêt identifiés et les objectifs fixés. Les croisements des grandes idées effectués après cette étape ont permis de réaliser la discussion et aboutir aux conclusions.

2. Résultats de l'étude

2.1. Les convoyeurs et Bagagistes des agences de voyage dans la ville de Maroua : le département d'origine, religion et tranche d'âge

Les convoyeurs et bagagistes qui exercent dans les agences de voyage du transport inter urbain dans la ville de Maroua ont des provenances diverses. De nos données collectées sur le terrain, il ressort que les convoyeurs et Bagagistes qui interviennent dans les agences de voyage proviennent, pour la plupart des départements voisins du DIAMARE à savoir le Mayo Danay, le Mayo Kani, Mayo Tsanaga, Mayo Sava. En effet, cette catégorie sociale exerçant dans le transport inter urbain dans la ville de Maroua est issue du phénomène de l'exode rural qui touche plusieurs jeunes de la région de l'Extrême-Nord Cameroun.

À la recherche d'une vie meilleure, une fois dans la ville de Maroua ces jeunes embrassent ces métiers de convoyeur et de bagagiste. L'agence de transport inter urbain choisi pour exercer est généralement celle qui dessert leurs villages ou localités d'origine. Ce choix se justifie par le fait que ces agences leur permettent de rester en contact avec leur famille et leur offre une grande possibilité de Mobilité lors de certains voyages retours dans leur village. Toutefois, certains préfèrent prendre de la distance avec les agences de leurs localités d'origine car selon ces derniers, ils peuvent facilement se faire remarquer. C'est le cas de ce jeune, Boukar Malama Bagagiste qui affirme ceci :

« Moi je viens du département de Mayo Tsanaga, précisément de la ville de Mokolo mais j'ai choisi de travailler à l'agence Mont Mandara car ici je ne

KOUPNA III F. D., Trajectoires des convoyeurs et des bagagistes dans les agences de voyage de la ville de Maroua : stratégie de survie ou carrière professionnelle ?

suis connu de personne et je peux facilement travailler sans être dérangé par les gens de mon village »⁴

Nos enquêtes de terrain nous ont permis de ressortir les répartitions suivantes concernant le département d'origine des convoyeurs et bagagistes qui exercent dans les agences de voyage du transport inter urbain de la ville de Maroua.

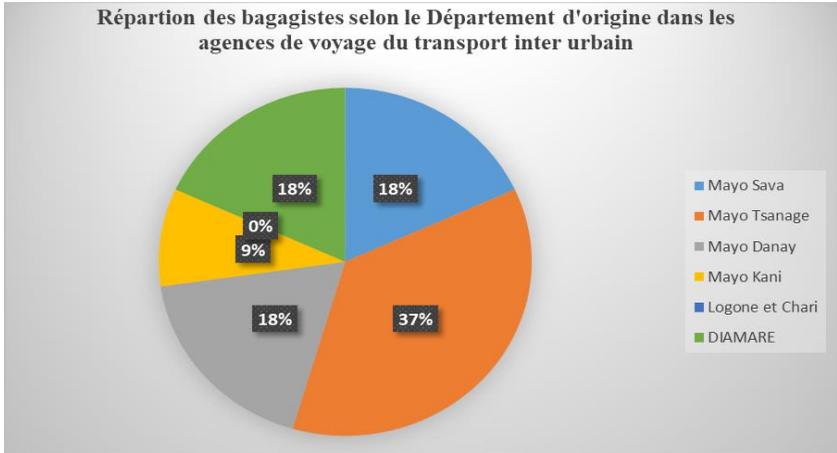


Figure 1 : Répartition des Bagagistes selon le Département dans les agences de voyage de la ville de Maroua

Source : d'après les données d'enquêtes de terrain, Avril 2022.

La répartition des Bagagistes selon le département d'origine dans les agences de voyage de la ville de Maroua nous permet de constater que 30% des bagagistes de notre échantillon de départ sont du département du Mayo Tsanaga, 9% des bagagistes viennent du Mayo Kani Tandis que 18% des bagagistes viennent des départements du Mayo Danay, Mayo Sava et du Diamare. On se rend compte de la non présence des bagagistes provenant du département du Logone et Chari ce qui s'explique par la distance de ce département d'avec Maroua. Le pourcentage élevé des

⁴ Entretien du 03 avril 2022 avec Boukar Malama, Bagagiste à Mont Mandara Voyage.

bagagistes ressortissants du Mayo Tsanaga dans les agences de transport inter urbain trouve son explication dans le fait que ces jeunes sont une main d'œuvre abondante et sont physiquement aptes à endurer le déplacement des charges lourdes. En outre, ces bagagistes du département du Mayo Tsanaga ne sont pas exigeants sur les aspects de leurs rémunérations.

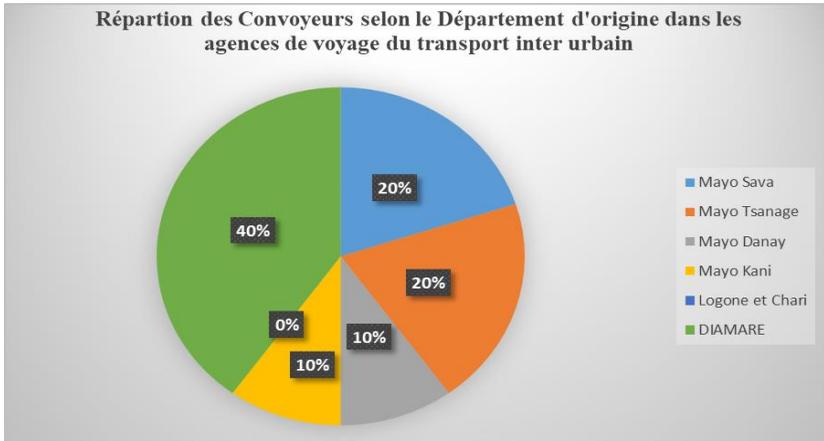


Figure 2 : Répartition des convoyeurs selon le Département dans les agences de voyage de la ville de Maroua

Source : d'après les données d'enquêtes de terrain, Avril 2022.

La répartition des convoyeurs selon le département dans les agences de voyage de la ville de Maroua nous permet d'observer que de notre échantillon de départ, 40% des convoyeurs sont du département du Diamaré, 20% des convoyeurs sont du département du Mayo Sava et Mayo Tsanaga et 10 % des convoyeurs du Mayo Kani. L'analyse des données obtenues nous permet de dire que le pourcentage élevé des convoyeurs provenant du département du Diamaré vient du fait que la majorité des chauffeurs de transport sont de ce département. En outre, il existe une règle dans le transport inter urbain de la ville de Maroua, selon laquelle chaque chauffeur est responsable du recrutement de son convoyeur ; situation qui explique le grand nombre des convoyeurs

originaires du département du Diamaré. Ce pourcentage peut aussi s'expliquer par le fait que les convoyeurs originaires du Diamaré ont une affinité particulière avec les chauffeurs de bus responsables des recrutements.

Les données de terrain que nous avons analysé sur la religion nous permettent de présenter les résultats suivants :

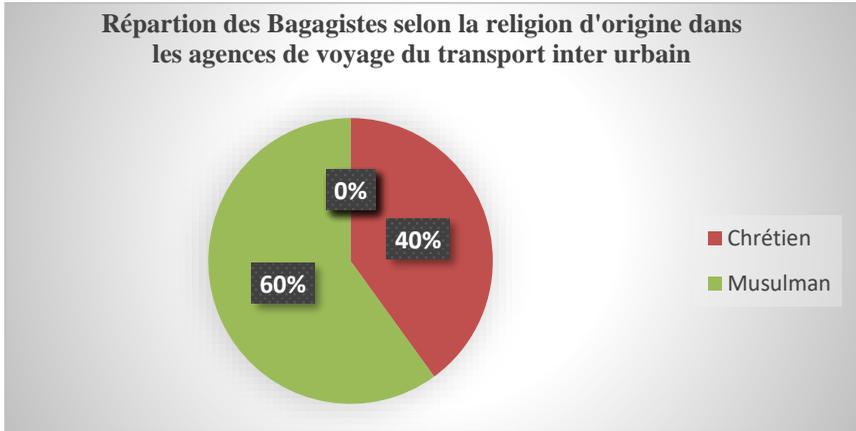


Figure 3 : Répartition des Bagagistes selon la religion dans les agences de voyage de la ville de Maroua

Source : d'après les données d'enquêtes de terrain, Avril 2022.

Les résultats de la figure 3, nous permettent de constater que sur notre population d'étude 60% des bagagistes affirment être de religion Musulmane tandis que 40% affirment être de religion chrétienne. Ce pourcentage représentant le nombre de bagagistes de religion musulmane s'explique par la forte prégnance de la religion musulmane dans le secteur du transport inter urbain. De nos observations, l'appartenance religieuse joue un grand rôle dans la sélection des bagagistes au sein des agences de voyage du transport urbain. La faible représentativité des bagagistes d'obédience chrétienne trouve son explication dans l'absence de l'influence des dirigeants chrétiens dans la sphère du transport inter

urbain dans la ville de Maroua. Ce qui explique la forte présence des bagagistes d'obédience musulmane dans ce secteur.

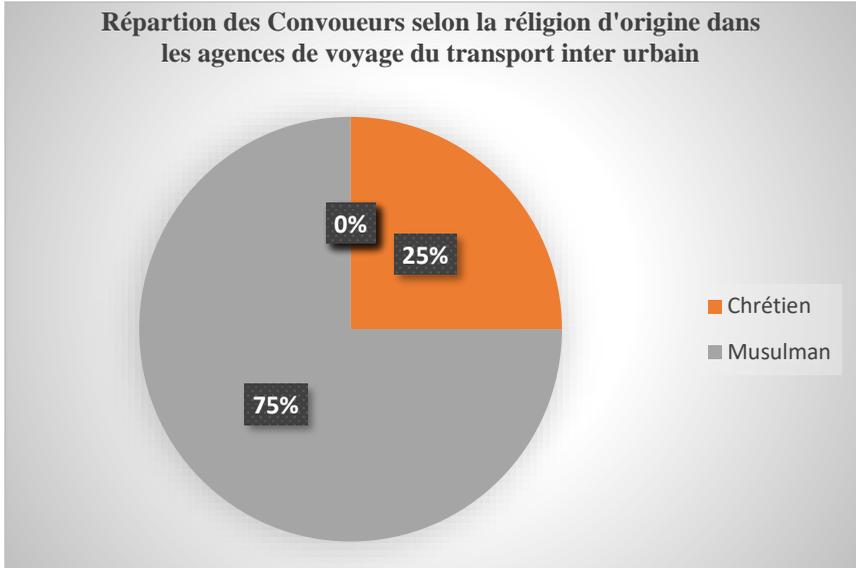


Figure 4 : Répartition des convoyeurs selon la religion dans les agences de voyage de la ville de Maroua

Source : d'après les données d'enquêtes de terrain, Avril 2022.

S'agissant des résultats de la figure 4, nous pouvons constater que sur notre population d'étude 75% des convoyeurs affirment être de religion Musulmane tandis que 25% seulement affirment être de religion chrétienne. L'explication de ces chiffres se trouve, d'après nos observations, dans le fait que la majorité des chauffeurs responsables du recrutement des convoyeurs sont d'obédience musulmane. Ainsi, le chauffeur d'obédience musulmane porte plus d'affinité dans le choix d'un convoyeur qui partage sa conviction religieuse.

Les résultats concernant la répartition des Bagagistes et des Convoyeurs de notre étude nous permettent de dégager les observations suivantes :

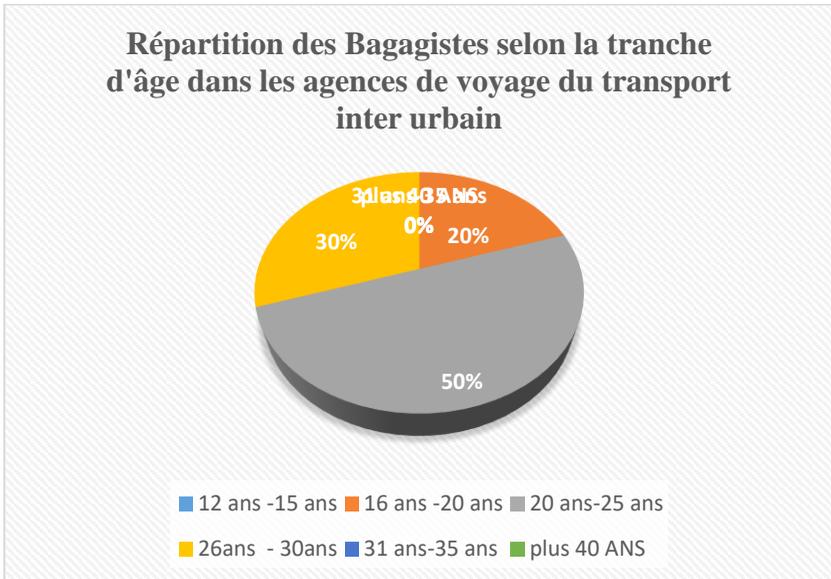


Figure 5 : Répartition des Bagagistes selon la tranche d'âge dans les agences de voyage de la ville de Maroua

Source : d'après les données d'enquêtes de terrain, Avril 2022.

Nos résultats nous permettent de constater selon notre population d'étude que la tranche d'âge de 50% des bagagistes se situe entre 20-25 ans, par contre on observe que l'âge de 30% de gagistes se situe entre la tranche d'âge de 26-30 ans, tandis que l'âge de 20% des bagagistes se situe entre 16-20 ans. Ces chiffres peuvent s'expliquer par le fait du fort taux de chômage des jeunes de la région de l'Extrême-Nord du Cameroun. Ce qui rend cette catégorie à la recherche d'un emploi capable de leur apporter une bonne rémunération. En outre, nous pouvons dire que la force physique de cette tranche d'âge, la fougue du début et le désir de prouver qu'ils sont capables d'endurer et de supporter le travail pénible, peut expliquer leur présence et leur choix en tant que bagagiste.

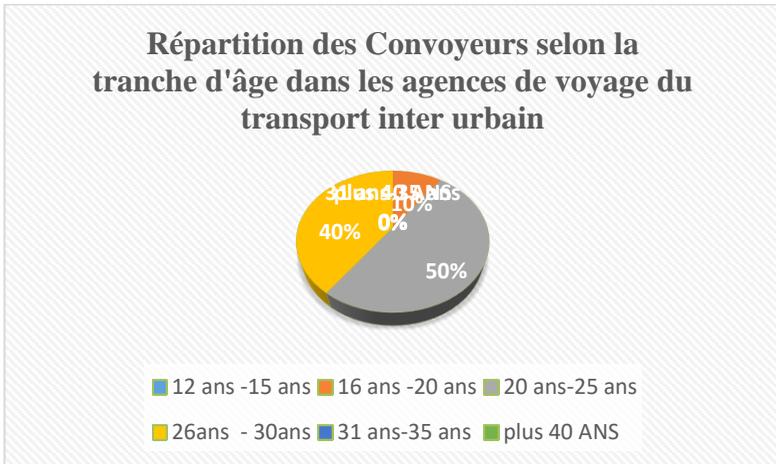


Figure 6 : Répartition des convoyeurs selon la tranche d'âge dans les agences de voyage de la ville de Maroua

Source : d'après les données d'enquêtes de terrain, Avril 2022.

Nos résultats nous permettent de constater selon notre population d'étude, que 50% des convoyeurs affirment se situer entre la tranche d'âge de 20-25 ans, par contre on observe que l'âge de 40% de convoyeurs se situent dans la tranche d'âge de 26-30 ans, tandis que l'âge de 10% des convoyeurs se trouvent être dans la tranche d'âge de 16-20 ans.

2.2. Les convoyeurs et les bagagistes des agences de voyage de la ville de Maroua stratégies de survies ou carrière professionnelle, et perspectives de vie.

Pour les convoyeurs et bagagistes qui exercent dans les agences de voyage du transport inter urbain de la ville de Maroua, ces métiers négligés par la masse de la population et mal rémunérés sont selon eux, le seul moyen d'échapper au chômage et à la vie de délinquance. Cette situation de précarité de l'emploi à l'Extrême-Nord du Cameroun et ce manque de solution stable d'insertion socioprofessionnelle, conduit certains des convoyeurs et bagagistes à affirmer que grâce à ces métiers, ils parviennent à subvenir à leurs

KOUPNA III F. D., *Trajectoires des convoyeurs et des bagagistes dans les agences de voyage de la ville de Maroua : stratégie de survie ou carrière professionnelle ?*

besoins primaires, à savoir le logement, la nutrition et la santé. C'est par exemple de cas de Hamza Hamidou convoyeur qui affirme que :

« C'est grâce à ce métier de convoyeur que je parviens à payer mon loyer et à venir en aide à ma famille, même si je n'ai pas beaucoup d'argent cela m'empêche d'aller voler ou d'aller quémander, car je suis tout le temps occupé »⁵.

S'agissant du volet prise en charge et rémunération des bagagistes et convoyeurs, de nos données recueillies sur le terrain, il ressort que seuls les bagagistes des agences de voyage de transport inter urbain telles que Touristique Express et Danay Express possèdent un contrat de travail. Dans ce contrat de travail du type temporaire, ces bagagistes bénéficient d'une indemnité de salaire à la fin du mois, d'une aide secours en cas de maladie ou accident de transport. Cependant, ils ne bénéficient d'aucunes affiliations à Caisse Nationale de prévoyance Sociale (CNPS). C'est par exemple le cas du jeune MOKSIA sali convoyeur de bus qui affirme :

« Je suis reconnu au sein de l'agence de voyage, j'ai un salaire à la fin du mois et je suis pris en charge lorsque je suis malade. C'est vrai que mon salaire est insuffisant mais ça me permet de vivre au quotidien. Je ne suis pas encore affilié à la CNPS »⁶

⁵ Entretien du 06 avril 2022 avec Hamza Hamidou convoyeur à national Voyage

⁶ Entretien du 05 avril 2022 avec Moksia Sali, Bagagiste à Touristique express.

KOUPNA III F. D., Trajectoires des convoyeurs et des bagagistes dans les agences de voyage de la ville de Maroua : stratégie de survie ou carrière professionnelle ?



Photo1 : Bagagistes de l'agence DJAMARE EXPRESS et de MOKOLO EXPRESS en train d'effectuer le chargement de bagage sur bus de transport
Source : d'après les données d'enquêtes de terrain, Avril 2022.

Clichet : Koupna III Fidèle, Avril 2022.

Pour effectuer toutes les tâches de la logistique, les responsables des agences de voyage du transport inter urbain effectuent le recrutement des chauffeurs de bus. Ces derniers sont liés à ces agences par un contrat de prestation de service. Les chauffeurs à leur tour sont chargés du recrutement des convoyeurs. Les convoyeurs qui exercent dans les agences de voyage de transport inter urbain de la ville de Maroua, d'après nos données de terrain ne sont pas reconnus au sein de ces agences du transport inter urbain. Cette catégorie ne bénéficie aussi d'aucun contrat et d'aucune affiliation (CNPS). La précarité de leur emploi, les rend d'avantage vulnérables par rapport aux autres employés du même secteur. Un responsable d'agence du transport inter urbain dit ceci :

« Les convoyeurs et les bagagistes n'ont pas toutes les assurances et la documentation nécessaires pour leur prise en charge du point de vue de la sécurité sociale. Toutefois, le Top management est en train de se battre pour prendre en charge tous ces employés et leur garantir des conditions de travail décentes »⁷

⁷ Entretien du 05 avril 2022 un responsable d'agence qui a requis l'anonymat à Touristique Express.

Selon les convoyeurs et bagagistes interrogés au cours de notre étude, ces métiers sont exercés en attendant d'obtenir un emploi meilleur que celui-ci. Car pour eux, c'est un moyen d'échapper à la pauvreté et à la misère, qu'ils effectuent ces tâches. Cependant, ils affirment qu'ils ont la possibilité de connaître une ascension en termes de changement de poste. Ainsi, il est possible de passer du rôle de bagagiste à celui de chef de Camp (personnel qui a à sa charge tous les bagagistes et qui a la responsabilité de coordonner le service d'étiquetage des bagages) ; de passer de convoyeurs à chauffeurs avec beaucoup de persévérance et après l'obtention de son permis de conduire obtenu auprès des auto écoles agréées par le Ministère des transports.

Selon les résultats de nos données de terrain, les bagagistes pensent qu'il est difficile de faire de ces métiers, une profession au regard des conditions de travail très rugueuses, du salaire très bas. Selon eux, la possibilité de faire de ce métier une carrière professionnelle sans amélioration des conditions de travail n'est pas envisageable. En effet, à un certain âge le corps lâche et ils ne seront plus capables de porter de grandes charges. Cette idée est soutenue par un responsable des bagagistes de DJAMARE Express :

« Il est très difficile, voire quasi impossible à l'heure actuelle de faire carrière professionnelle en tant que bagagiste. En effet, ce travail demande beaucoup d'efforts physiques. Les personnes plus âgées ne peuvent plus supporter cette pression sur le corps, c'est pourquoi ils préfèrent abandonner en cours de route »⁸

Dans la logique du questionnement, poursuivre ces métiers de bagagistes et de convoyeurs et d'en faire une carrière professionnelle, en ce qui concerne les convoyeurs, la réalité est tout autre. Les données obtenues au cours de cette étude montrent que les convoyeurs ont une seule ambition lorsqu'ils embrassent ce

⁸ Entretien du 10 avril 2022 un responsable Bagagiste qui a requis l'anonymat à DJAMARE EXPRESS

KOUPNA III F. D., *Trajectoires des convoyeurs et des bagagistes dans les agences de voyage de la ville de Maroua : stratégie de survie ou carrière professionnelle ?*

métier ; c'est celui de devenir chauffeur de bus, peu importe le temps à faire et les épreuves à endurer. Un chauffeur affirme ceci :

« Le rêve de tout convoyeur, c'est d'être conducteur un jour de bus, c'est la raison pour laquelle ils viennent nous voir pour être embauchés. En étant à nos côtés, ils apprennent les bases du métier et par la suite, après avoir obtenu un permis de conduire, ils ont la possibilité d'être embauchés ou de travailler à leur propre compte »⁹

En ce qui concerne la répartition du pourcentage des bagagistes selon leurs perspectives de vie, la figure ci bas, issue de nos données de terrain nous montre que 64% des bagagistes affirment être dans ce métier pour cause de stratégie de survie tandis que 36 % cherchent à bâtir une carrière professionnelle. Ce pourcentage s'explique par le fait que plusieurs jeunes exercent ce métier sans réelle ambition d'en faire une carrière professionnelle. Ils cherchent juste un moyen qui leurs permettent de payer les factures et de subvenir à leur besoin au jour le jour.

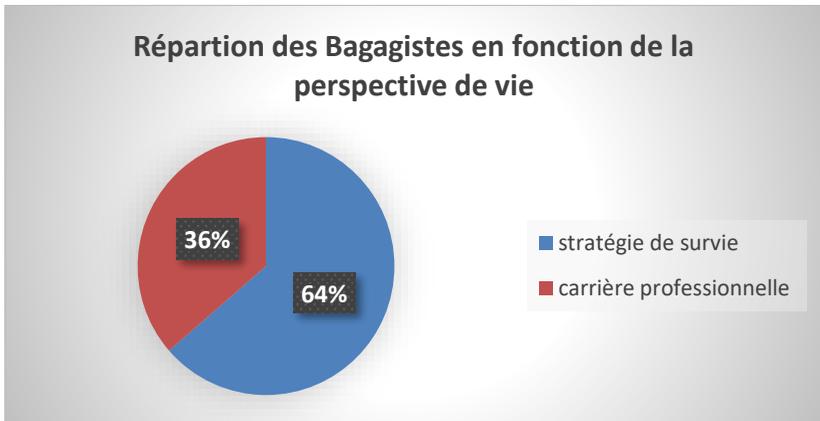


Figure 7 : répartition des bagagistes selon la perspective de vie

Source : d'après les données d'enquêtes de terrain, Avril 2022

⁹ Entretien du 05 avril 2022 un Moussa DANDAN Chauffeur de bus Narral voyage

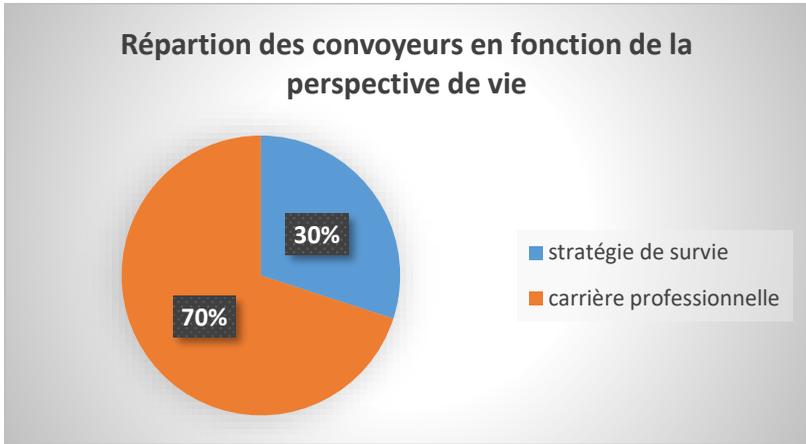


Figure 8 : répartition des Convoyeurs selon la perspective de vie

Source : d'après les données d'enquêtes de terrain, Avril 2022

En ce qui concerne l'aspiration des convoyeurs relativement à leurs perspectives de vie, la **figure 8** nous montre que 70% des convoyeurs de notre effectif total aspirent à faire une carrière professionnelle dans le domaine tandis que 30% exerce ce métier pour des raisons de survie. En effet, ce pourcentage s'explique par le fait que le métier de convoyeur offre un plus de facilité en ce qui concerne l'assenion vers le métier de chauffeur de bus qui est plus stable que celui de convoyeur. En outre, ce métier de convoyeur offre plus d'opportunité en termes de rencontre et de découverte ce qui n'est pas le cas pour le métier de bagagiste.

2.3. Les difficultés du métier de convoyeurs et de Bagagistes des agences de voyage de transport inter urbain de la ville de Maroua

Les convoyeurs et les bagagistes des agences de voyage du transport inter urbain de la ville de Maroua, rencontrent d'énormes difficultés dans l'exercice de leurs tâches au quotidien. Ces difficultés peuvent être subdivisées en trois catégories. La première catégorie des difficultés est liée aux conditions de travail. Lorsque les convoyeurs et bagagistes font allusion aux conditions de travail

ici, ils parlent du manque d'outils de travail appropriés pour le chargement et déchargement par exemple le manque de chariot pour le transport des bagages des passagers (**Voir Photo1**), l'absence des tenues de travail ou badges permettant une identification facile du personnel, le non-respect des horaires de travail et de pause pour les bagagistes et les convoyeurs, l'absence de matériels pour le dépannage rapide des véhicules lors des voyages, absence de la boîte à pharmacie pour la prise en charge rapide lors des accidents de travail etc.

La deuxième catégorie des difficultés est regroupée dans l'aspect de la prise en charge salariale et la sécurité sociale. Nos données de terrain nous ont révélé, au rang des difficultés de cette catégorie, le retard dans le paiement des salaires, les arriérés de salaire dans certaines agences rendant la motivation des bagagistes et convoyeurs nulle, l'absence de la sécurité sociale pour les convoyeurs et les bagagistes, l'absence de traçabilité dans le paiement des salaires (fiches de paye, reçu etc.)

La troisième catégorie des difficultés que rencontrent les convoyeurs et les bagagistes concerne les rapports entretenus entre les passagers, les chauffeurs et eux. En effet, nos résultats de terrain nous révèlent que les difficultés de cette catégorie sont les suivantes : rapports peu courtois avec certains les passagers qui ne respectent les consignes données par les agences de voyage, l'abondance des tâches supplémentaires à des heures hors travail qui sont confiées aux convoyeurs et bagagistes par les chauffeurs et chefs de camp sans rémunération supplémentaire, le manque de considération du métier de convoyeur et bagagiste par certains passagers qui considèrent ces employés comme des sous hommes ou des personnes qui ont raté leur vie.

3. Discussion

La problématique de l'employabilité jeune au Cameroun et à l'Extrême-Nord du pays en particulier, demeure une préoccupation centrale dans l'optique de la réduction du chômage jeune, (PANEJ,

2015). Le manque de structures de création d'emplois conduit au développement de plusieurs métiers connexes non contrôlés et non régulés dans tous les secteurs d'activités de la vie socioéconomique de nos villes. Le secteur des transports notamment le transport inter urbain de la ville de Maroua voit apparaître l'incrustation de plusieurs jeunes, l'adolescence à peine entamée, se lancer à la recherche de l'emploi sans formation dans le domaine de la logistique du transport inter urbain pour se garantir une vie meilleure.

Dans les agences de voyage du transport inter urbain de la ville de Maroua, les données collectées nous montrent que l'âge de 50 % de convoyeurs et Bagagistes se situent dans la tranche d'âge de 20 à 25 ans (Figure 5 et 6). Ce qui nous fait dire que les jeunes de cette tranche d'âge à peine sorti de l'âge de l'adolescence se lancent à la quête d'un métier pouvant leur permettre de subvenir à leurs besoins élémentaires. Pouvons-nous à ce moment parler de la quête d'une carrière professionnelle ou bien d'une simple stratégie de survie de la part de ces jeunes qui embrassent les métiers de convoyeurs et de bagagistes ? Difficile sera la réponse à donner à cette interrogation car de nos résultats se dégagent des avis bien divergents. Toutefois, il est important de dire que le simple fait d'accepter d'exercer ces métiers de convoyeurs et de bagagistes constitue déjà en soi une stratégie de survie contre le chômage, la pauvreté et la misère. En fait, par stratégie il faut entendre stratégie de survie, la mise en place des objectifs et des moyens pour venir à bout d'une situation. C'est la raison pour laquelle Bernard Brodie, pense que la stratégie « *c'est "comment agir" [...], guider dans l'accomplissement de quelque chose et le faire efficacement* » Bernard Brodie (1973). Ainsi les convoyeurs et bagagistes cherchent et mettent en place, au travers de leurs métiers, des mécanismes pour leur permettre soit de parvenir à être chauffeur de bus dans le futur pour les convoyeurs, soit à être chef de Camp ou agent polyvalent pour les Bagagistes.

Au regard des multiples difficultés rencontrées par les convoyeurs et les bagagistes lors de l'exercice de leurs fonctions, on se rend compte que le secteur du transport au Cameroun, précisément le transport inter urbain, a besoin de faire son autopsy, dans l'optique de rendre ces métiers viables et accessibles aux jeunes qui voudraient s'y lancer. Notons que, les métiers de convoyeurs et de bagagistes sont des métiers à haut risque pour des personnes qui l'exercent. C'est la raison pour laquelle, il faudrait une véritable politique de suivi des organisations en charge de la sécurité sociale pour amener les responsables d'agence de voyage à s'occuper du point de vue de la prise en charge salariale et de la sécurité sociale de tous ces jeunes qui consacrent jours et nuits leur temps et leurs énergies à la prospérité de ce secteur du transport inter urbain.

Nos observations sur le terrain nous amènent au constat selon lequel l'aspect genre n'est pas pris en compte dans ce secteur. Le secteur du transport inter urbain en général et celui des métiers de bagagistes et de convoyeurs sont des secteurs essentiellement masculins. La parité homme et femme dans ce domaine est encore loin du compte. Toutefois, est-ce à dire que les hommes du transport inter urbain sont à l'origine de ce blocus ? Sur le terrain nos enquêtes nous ont parlé de plusieurs facteurs qui empêcheraient les femmes de s'y intéresser. Au rang de ces facteurs, nous pouvons citer : le poids de la tradition qui est un frein pour les femmes qui songeraient à travailler comme bagagistes et convoyeurs ; la pénibilité du métier de convoyeur et de bagagiste qui sont des métiers qui demandent beaucoup de technicité, de force physique et de disponibilité ; la délicatesse en période de maternité des femmes qui empêcherai ces dernières d'effectuer des tâches qui pourraient être un danger pour le fœtus. Tous ces facteurs, mis ensemble, ne donnent pas la possibilité aux femmes d'exercer les métiers de convoyeurs et de bagagistes dans les agences de voyage du transport inter urbain de la ville de Maroua.

La question d'appartenance religieuse dans les agences de voyage du transport inter urbain dans la ville de Maroua ne serait-elle pas

au centre de plusieurs stigmatisations ? Les figures 3 et 4 nous font constater 60% et 75% des convoyeurs et de bagagistes sont de la religion Musulmane tandis que seulement 40% et 25% de bagagistes et convoyeurs sont de la religion Chrétienne. Est-ce à dire que les chrétiens ne sont pas intéressés par ces métiers ou alors il existerait des blocus ne permettant pas aux chrétiens d'y être employés ? Au cours de notre étude cette question n'a pas trouvé de réponse véritable de la part de nos enquêtés car pour la plupart les réponses tournaient autour du manque d'intérêt que les chrétiens accordent à ces métiers. Toutefois, nos observations nous ont permis de constater que toutes les agences de voyages du transport inter urbain de la ville de Maroua sont dirigées par les personnels de religion musulmane. Cette observation est sans doute la cause du recrutement massif des bagagistes et convoyeurs de religion musulmane pour assurer ces fonctions.

Conclusion

Cette étude empirique, qui a tourné autour de la problématique des acteurs et des actants du secteur du transport dans le grand Nord du Cameroun, avec un focus sur les convoyeurs et les bagagistes exerçant dans les agences de voyage du transport inter urbain de la ville de Maroua, avait pour but de présenter la trajectoire professionnelle de ces derniers. Cette étude a permis de montrer que les aspirations pour la perspective de vie varient d'un métier à un autre. Ainsi, de ces résultats, 64% de bagagistes qui exercent dans les agences de voyage du transport inter urbain embrassent ce métier pour échapper à la pauvreté et la misère et seraient prêts à l'abandonner dès qu'une situation stable et favorable se présenterait. Par contre, 70% de convoyeurs, ont pour objectif de devenir chauffeurs ou propriétaires de bus dans le futur. En outre, ce secteur voit la marginalisation des femmes qui sont quasi absentes, du fait de leurs multiples maternités. Dans un secteur à forte concurrence, le secteur de la logistique des agences de transport de voyage inter urbain gagnerait à mieux s'organiser pour favoriser l'employabilité des jeunes et garantir un

KOUPNA III F. D., Trajectoires des convoyeurs et des bagagistes dans les agences de voyage de la ville de Maroua : stratégie de survie ou carrière professionnelle ?

développement et une performance durable des agences de voyage du transport inter urbain.

Références bibliographiques

Atsuyuki KADO et Isidore KEMAWOU FOTABONG, étude des filières économiques et de formation à fort potentiel d'emploi pour les jeunes et les femmes, PNUD, 2018

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

Brodie, B., (1973), War and Politics, New York, NY, Macmillan

CAMEROUN, (2000) « Consultations participatives en vue de l'élaboration du DSRP, province de l'Extrême Nord », Yaoundé.

Christian Corniaux, et al, (2012), la mobilité commerciale du bétail entre le sahel et les pays côtiers : l'avenir du convoiage à pied
Nomadic Peoples, Vol. 16, No. 2 (2012), pp. 6-25

COGNEAU D. et al, (1994) « Le secteur informel crée-t-il sa propre demande ? Faits empiriques et modélisation macroéconomique », Yaoundé.

COLLANGE G. et SAVOYE B., (2000), La chaîne des transports au Cameroun, évolutions récentes et nouvelles problématiques, Document AFD.

Desportes, V. et Phélizon, J.-F. (2007), Introduction à la stratégie, Paris, Economica

DSCN/MINEFI, (2002) "Profil de pauvreté en milieu rural au Cameroun en 2001" ; résultats de l'ECAM II

DSCN/MINEFI, (2002) « Conditions de vie des populations et profil de pauvreté au Cameroun en 2001 – Premiers résultats », Enquête camerounaise auprès des ménages, Yaoundé.

KOUPNA III F. D., *Trajectoires des convoyeurs et des bagagistes dans les agences de voyage de la ville de Maroua : stratégie de survie ou carrière professionnelle ?*

Florence Boyer (2010), *partir pour aider ceux qui restent ou la dépendance face aux migrations, l'exemple des paysans sahéliens, Hommes et migrations*, n°1286-1287,

Institut National de la Statistique (INS), Décembre (2015), « Quatrième enquête camerounaise auprès des Ménages (ECAM4) : Tendances, profil et déterminants de la pauvreté au Cameroun entre 2001-2014 ».

KEMGO P. (1993) « Forces et Faiblesses du secteur informel au Cameroun : le cas de Yaoundé », Yaoundé.

KENGNE FODOUOP F., (1991), *Les petits métiers de la rue et l'emploi. Le cas de Yaoundé, Yaoundé, SOPECAM*, 163p.

LOMIG GUILLO, (2017), « Le transport, c'est d'abord l'autonomie », *Capital Dossier Spécial N°13 février – mars – avril*.

MINEPAT, (2010), *Document de Stratégie de Croissance et de l'Emploi pour la décennie 2010-2020*

MINEPAT/PNUD, (2000) « Etudes socio-économiques régionales au Cameroun : province de l'Extrême Nord », Yaoundé.

Paba Salé Mahamat. (1982), *Petits métiers du transport à Maroua (Cameroun)*. In : *Cahiers d'outre-mer*. N° 137 - 35e année, Janvier mars. pp. 77-85 ; doi : <https://doi.org/10.3406/caoum.1982.3012>; https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1982_num_35_137_3012

Plan d'Action National pour l'Emploi des Jeunes, (2015),

Rapports d'Enquête Emploi du Secteur Informel, INS, 2005-2010S

TENENHAUS M., (1994) « Méthodes Statistiques en Gestion », Dunod, Paris.

Vas ALAIN, (2020), « chapitre 2. Mission, vision et valeurs au cœur de la stratégie », dans : *stratégie d'entreprise. Voyage illustré*, sous la direction de Vas alain. Dumond, PP 9-19