

Transport pluriel et productivité : cas de la ville de Douala au Cameroun

Daniel EKWALLA E. BOUMA

Economiste des Transports - Ministère des Transports, Yaoundé-Cameroun.

RESUME : Capitale économique et principal centre des affaires du Cameroun, Douala compte plus de 1 800 000 habitants. Depuis la liquidation de la SOTUC en 1992, le transport collectif de personnes s'est considérablement dégradé. Le transport pluriel propose une réponse au problème du développement du transport urbain et prend en compte le routier, le rail et le fluvial afin de restructurer l'offre globale de transport et faciliter la mobilité pour tous dans la ville.

ABSTRACT : Economic capital and main business center in Cameroon, Douala has more than 1,800,000 inhabitants. Since SOTUC was liquidated, in 1992, the collective transport system has been seriously damaged. In order to solve the urban transport development problem, the "plural" transport system proposes to take into account road, rail and sea transport, with a view to restructuring the global offer in transport and easing mobility for all in the urban center.

INTRODUCTION

Située sur l'estuaire du Wouri, à 65 km environ de l'océan atlantique, Douala est le principal port du Cameroun par où transite près de 85% du commerce extérieur. Principale porte d'entrée et de sortie des importations et des exportations des pays limitrophes de la sous région comme le Tchad, la République Centrafricaine et dans une moindre mesure, le Congo et la Guinée Equatoriale. Près de 5.500.000 tonnes de marchandises y sont évacuées à travers son réseau routier. Aéroport international, où plus de 16 000 passagers transitent an. Par son complexe ferroviaire, la ville est reliée au reste du pays, notamment le Nord, le Sud, l'Est et y passent près de 4,2 millions passagers et plus de 2,5 millions de tonnes de marchandises an.

Ville commerciale, pôle industriel, grand centre des affaires et véritable pôle d'attraction des populations d'origine diverse, Douala compte aujourd'hui près de 2 000000 d'habitants qui vivent de manière éparse sur 2 000 ha.

Depuis 1992, l'offre de transport s'est considérablement dégradée. Le réseau routier s'est désagrégé et les moyens de transport public relèvent d'une autre époque. La conséquence première est la réduction de la productivité et de la compétitivité de la ville.

Et pourtant, Douala dispose des atouts indéniables :

- ✓ un réseau routier urbain de plus de 17 000 km dont 4 000 km revêtues et 13 000 en terre.
- ✓ un réseau de chemin de fer de plus de 30 km de linéaire qui traverse la ville d'Est en Ouest mais utilisé uniquement pour le trafic interurbain.
- ✓ un fleuve qui l'arrose du Nord au Sud en passant par l'Ouest dont les conditions de navigabilité sont assez bonnes.

La combinaison de ces trois modes peut permettre de développer un système de transport urbain efficace et cohérent et offrir aux populations les plus fragiles une variété de choix pour assurer leur mobilité en toute saison et à moindre coût. Il s'agit du transport pluriel.

1. LE MODE D'ORGANISATION DU TRANSPORT URBAIN AU CAMEROUN

1.1 Avant la liquidation de la SOTUC en 1992

L'organisation des voyages urbains au Cameroun a toujours obéi à deux grands principes :

- ✓ un monopole d'Etat pour le transport public masse par bus et autobus ;
- ✓ un système libéralisé pour le transport de personnes par véhicules utilitaires de cinq places au plus.

Jusqu'en 1992 le monopole était assuré par la Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC). Cette société avait plus de 250 bus de grande capacité et desservait régulièrement plus de 50 lignes. Pour son équilibre financier, elle recourait aux subventions car, le transport de public de masse était considéré comme service public et par conséquent non rentable.

En revanche, le transport par taxis ou par véhicules utilitaire de cinq places au plus, non subventionné, était géré par des opérateurs privés. La ville comptait environ 5.000 taxis.

L'offre globale de transport semblait alors répondre favorablement à la demande et l'on avait l'impression d'une parfaite fluidité du trafic dans la ville.

L'avènement de la crise économique des années 86, va changer les données. En 1987, l'Etat engage avec l'appui des institutions de Bretton Woods, un plan d'ajustement structurel. Ce plan va entraîner des mesures de stabilisation des finances publiques pour mieux restructurer l'économie nationale. Ces mesures ont porté essentiellement sur les politiques de réduction des dépenses publiques et le désengagement de l'Etat dans les secteurs productifs. Conséquence : plus de subventions d'équilibre aux Sociétés.

1.2. Après la liquidation de la SOTUC en 1992

En 1992, la liquidation de la SOTUC entraîne la libéralisation de fait du secteur.

Aucune structure ne vient supplier à la SOTUC. Aucun opérateur économique crédible, national ou international ne s'engage dans cette activité. Douala va connaître de sérieux problèmes de transport urbain de masse.

En 1993, le Gouvernement met en place une organisation transitoire qui consiste à accorder des autorisations provisoires de transports urbains à toute personne physique qui en fait la demande. Et à ce titre, les postulants devaient produire, une demande timbrée, une copie de la carte de transport public (carte bleue) et une copie de la carte nationale d'identité.

1.3. Analyse de l'offre et la demande de transport urbain à DOUALA

Cette procédure simplifiée, faite sans cadre institutionnel et réglementaire va entraîner, face à une demande pressante, une prolifération de véhicules de tout genre de neuf places et plus (mini-bus, bus et auto-bus) qui vont inonder les rues de Douala à la recherche du gain facile.

Ces transporteurs de fortune, sans aucune expérience dans l'organisation du transport urbain, vont créer un désordre et une dérégulation du système de transport.

Un style de transport nouveau et jamais connu verra le jour: le transport à la « pelle ». Les populations seront transportées et parquées comme du bétail dans des camions, des bus, des cars, des motos ou toute sorte de véhicule hors norme et sans aucune sécurité.

Pendant ce temps, l'infrastructure routière se détériore par manque d'entretien.

- ✓ En l'an 2000, le Gouvernement signe enfin un protocole d'accord avec un opérateur économique national pour la mise en circulation des bus de grande capacité dans la ville. Une partie des lignes SOTUC lui est concédée sur cahier de charges ;

- ✓ En 2001, la Société Camerounaise de Transport Urbain (SOCATUR) va voir le jour et met en circulation une trentaine de bus de grande capacité sur huit lignes.

Expérience unique dans son genre qui mérite d'être bien évaluée.

- ✓ Aujourd'hui, la SOCATUR offre une qualité de transport acceptable à un prix hautement concurrentiel. Mais la demande globale n'est toujours pas satisfaite.

En février 2002, l'Etat engage la réhabilitation du réseau routier pour consolider l'offre de transport. Avec cette réhabilitation, il convient de:

- ✓ redéfinir une nouvelle approche du système de transport dans la ville afin de résoudre définitivement le problème de déséquilibre entre l'offre et la demande de transport à Douala.
- ✓ consolider l'offre de transport et répondre globalement à la forte demande.
- ✓ prendre en compte tous les atouts de la ville et définir un modèle: le modèle alternatif.

II. LE MODELE ALTERNATIF : LE TRANSPORT PLURIEL

Le transport pluriel est la conjugaison de tous les modes de transport exploitables dans l'espace urbain de Douala. Il intègre dans sa conception le rail, la route et le fluvial.

II.1 Les objectifs du modèle

1. Objectif global :

- ✓ Mettre en place un système de transport cohérent, dynamique et complémentaire permettant d'assurer la continuité du réseau et la mobilité permanente de tous à moindre coût.

2. Objectifs spécifiques :

- ✓ Faciliter les déplacements des couches les plus démunies ;
- ✓ Définir un réseau de circulation optimale ;
- ✓ Atténuer la pollution urbaine et assurer une bonne qualité de l'air.

3 Objectif de développement :

- ✓ Créer des emplois ;
- ✓ Lutter contre la pauvreté urbaine ;
- ✓ Encourager et stimuler le tourisme urbain.

4. Objectifs quantifiables :

- ✓ Stimuler la concurrence dans le secteur en vue d'une réduction des coûts du transport urbain.
- ✓ Augmenter de manière significative l'offre globale de transport.

II.2 Les résultats durables

- ✓ Désengorger le pont sur le Wouri et le centre urbain;
- ✓ Limiter les embouteillages au niveau des points névralgiques que sont Douala – Nord, Rond Point Deido, Ndokotti, etc..
- ✓ Améliorer la productivité par un gain de compétitivité ;
- ✓ Créer un transport pour tous et restructurer l'offre.
- ✓ Créer des richesses supplémentaires à la ville ;
- ✓ Assurer la mobilité permanente de tous en toute saison .

II.3 Cadre institutionnel et réglementaire

- ✓ Mettre en place un cadre institutionnel et réglementaire mieux adapté qui facilite la mise en place du transport pluriel. Il devra préciser le plus clairement possible, le concept d'opérateur de transport urbain, les normes et les conditions d'exploitation des moyens de transport, les conditions d'exercice, le service minimum etc.
- ✓ Prévoir un cadre fiscal incitatif.
- ✓ Envisager des structures de financement du système de transport urbain.

III. ORGANISATION DU SYSTEME

III.1 Le transport ferroviaire urbain

Mettre en circulation des trains rapides de proximité en trois phases.

III.1.1 Phase 1 : a court terme

- ✓ Faire une étude de faisabilité.

- ✓ Exploiter le potentiel en infrastructures et équipements disponibles : 30 km de rail, 60 locomotives et 148 wagons.

III.1.1 Description du système à mettre en place

Le circuit serait : Japoma -zone industrielle de Bassa – New Bell – Bassa – Ndokoti – Mbopi – New Deido – Deido – Bonassama – Mabanda – Bonaberi – Bojongo – Bonendale - Bekoko.

Aucun service de transport régulier ne dessert de bout en bout cette la ligne. le coût de transport y serait d’au moins 2000 fcfa. Avec les trains de proximité, cela coûterait entre 200 et 300 fcfa et faciliterait ainsi les déplacements de tous et plus particulièrement des pauvres.

III.1.1.2 Les modalités pratiques d’organisation :

- ✓ Prévoir une bonne et parfaite synchronisation des opérations;
- ✓ Elaborer un plan d’aménagement des points d’arrêts ;
- ✓ Elaborer un plan de transport cohérent qui minimise les temps d’attente , assure la régularité du trafic et la sécurité des usagers.
- ✓ Fixer un prix a la portée de toutes les bourses.
- ✓ Assurer un transport pour tous qui stimule la compétitivité ;
- ✓ Etudier des horaires et les conditions de transport rationnel ;
- ✓ Proposer l’organisation du système à CAMRAIL le cas échéant le concéder à une Société de Transport Urbain par Rail.

III.1.2 Phase II : moyen terme.

- ✓ Réhabiliter les équipements fixes de l’ancien réseau de chemin de fer à partir de l’ancienne gare de Douala jusqu’à la gare de New-Bell.
- ✓ Reconstituer la densité du réseau et reformer la boucle afin de desservir les quartiers de Bonanjo en passant par le port de Douala, Nkomondo, Bali, New-Bell pour retrouver l’axe Est-Ouest déjà opérationnel dans la première phase.

- ✓ Prévoir des investissements supplémentaires en terme d’équipements fixes, notamment la pose des rails, des espaces de stationnement et des points d’arrêt.

III.1.3 Phase III : long terme

- ✓ Evaluer au préalable les phases précédentes ;
- ✓ Envisager en fonction de l’évolution de la population et du niveau de vie, la mise en circulation des tramway ou des trains plus modernes, mieux adaptés qui prendront le relais des trains des phases 1 et 2.

III.2 Le transport fluvial

le réseau opérationnel à mettre en place prendra en compte les deux circuits suivants :

- ✓ Bonanjo via le port de Douala, Akwa, Deido, Akwa-Nord, Douala-Nord (Bonamoussadi, Makepe) en passant par L’île de Djebale ; et
- ✓ Bonamatoumbe, Nkomba, Bonaberi, Bonassama, Deido, Akwa, Bonanjo, via le Port de Douala, Akwa, Deido, Akwa-Nord, Douala-Nord (Bonamoussadi, Makepe) .

III.2.1 Aménagement des Infrastructures :

Sera à la charge de l’Etat qui devra :

- ✓ construire des postes d’accostage qui seront des terminaux et centres des affaires;
- ✓ faciliter la synchronisation avec les autres modes.

III.2.2 Déploiement du Matériel Flottant :

Il relèvera du secteur privé et devra :

- ✓ assurer un maximum de sécurité aux usagers ;
- ✓ être flexible et pourra s’inspirer des modèles hollandais (à Amsterdam où le matériel est polyvalent et transporte les personnes et leur engin à deux roues (vélo ou motos)), ou sénégalais (pour la traversée de l’île de Gorée).

III.3 Le transport routier

Capitaliser les acquis de ce mode de transport pour mieux l’intégrer au système synchronisé du transport pluriel.

❖ Les motos taxis :

Système d'exception semble très inadapté. Il demande à être réorienté. Très peu sécurisant et crée beaucoup d'accidents. Peu commode pour les femmes, les personnes âgées et les malades. Trop cher sur longues distances.

❖ **Les mini-bus :**

Demandent une réorganisation plus efficace et plus adaptée. Manque de matérialisation.

❖ **Les bus :**

SOCATUR offre en ce moment le meilleur rapport qualité prix : un prix unique de 100fcfa.

Expérience à encourager afin de susciter d'autres opérateurs plus crédibles.

❖ **Les taxis de ville :**

Expérience à maintenir mais nécessite une bonne organisation. Nécessite la mise en place des têtes de taxi et la lutte contre les « clandos ». Créer également les conditions d'incitation pour le secteur privé pour moderniser et renouveler le parc.

III.4 Les contraintes et facteurs limitant du modèle

❖ **Camrail :**

- ✓ Arriver à faire accepter ce projet à CAMRAIL et s'assurer de son exécution rapide sans le moindre problème;

❖ **Les moyens financiers**

A très court terme, l'Etat qui est sous ajustement devra :

- ✓ justifier l'opportunité des investissements ;
- ✓ faire passer ce projet dans le cadre du développement urbain et la lutte contre la pauvreté afin d'obtenir des financements appropriés.
- ✓ obtenir enfin l'aval de la communauté des bailleurs.

❖ **L'implication des privés :**

- ✓ Il faudra s'assurer de l'adhésion des opérateurs privés à mettre en circulation des véhicules ou engins flottant de qualité.

III.5 Stratégie de mise en œuvre du système de transport pluriel

1 La concertation :

- ✓ Envisager une large concertation avec toutes les parties prenantes.
- ✓ Définir un cadre de concertation approprié.
- ✓ Créer un comité multi-sectoriel chargé de piloter et de suivre toutes les opérations.

2. La sensibilisation :

- ✓ Engager une forte campagne de sensibilisation pour susciter l'implication des opérateurs économiques nationaux et internationaux à investir leurs capitaux flottants.

3. Le partenariat :

- ✓ Définir un espace de partenariat public-privé qui précise les responsabilités et les rôles des parties.

4. La synchronisation des opérations

- ✓ Le système est clos et synchronisé afin d'optimiser la gestion des voyages, la rentabilité et la compétitivité des modes de transport.
- ✓ Permet une compétitivité et une meilleure productivité de la ville.

CONCLUSION

En conclusion, le transport de masse dans l'espace urbain de Douala doit prendre une nouvelle dimension et sortir de son désordre et de son inorganisation actuel. Il faut que chaque tranche de la population puisse trouver son compte et se déplacer en choisissant le mode de transport le mieux adapté et à moindre coût.

Tel est le souci fondamental du transport pluriel qui vise à trouver une solution idoine au problème de transport urbain dans cette ville. Il vise également à définir un circuit clos et opérationnel faisant de la ville de Douala, une cité moderne capable de mettre ses potentialités naturels au service de tous.

Une analyse comparative plus poussée permettrait de mieux cerner les avantages en terme de coûts globaux incluant les coûts sociaux et financiers du transport pluriel.

Cette vision mérite d'être mieux explorée pour faire de Douala une ville de référence,

ouverte au monde et où chacun trouverait le mode de transport approprié qui assurerait la mobilité permanente de tous à moindre coût.

Références :

1. *Ministère des Transports, Transtat, Juillet 2000, Bulletin Statistique des Transports 2000 ;*
2. *BGFT, 2000-2001, Bulletins Statistiques du Bureau de Gestion du Fret Terrestre ;*
3. *CAMRAIL, Bulletins d'Informations ;*
4. *Convention Camrail République du Cameroun ;*
5. *ECAM, Dec.1997, Enquête Camerounaise auprès des Ménages ;*
6. *SADEG, Nov 2000, Etude sur la Stratégie du Transport Fluvial et Lacustre au Cameroun ;*
7. *Communauté Urbaine de Douala, Déc.2001, Lettre d'Intention sur la Réhabilitation du Réseau Urbain de Douala ;*
8. *BGFT, Exercices :1999,2000,2001, Rapports Trimestriels du Transport Routier de Marchandises en Transit.*