

Les Transports

Dans ce septième chapitre, nous abordons le champ des transports et son impact sur la ville. Nous faisons un diagnostic détaillé des transports permettant de faire apparaître les points forts et les points faibles vis-à-vis de l'ambition du Gouvernement du Cameroun de faire de ce secteur un facteur de développement économique, de solidarité nationale, de réduction des disparités, d'intégration nationale et régionale et par conséquent accroître le poids du Cameroun dans son environnement régional.

1 - Le transport, un secteur stratégique pour le Cameroun

Monsieur LIMOG GUILLO, Rédacteur en chef adjoint du journal Capital (2017), indique que dans le dictionnaire, au mot transport, on trouve la définition suivante: « *vive émotion* » et que dans le langage courant, le transport désigne « *les moyens de locomotion et le fait de déplacer quelque chose d'un endroit à un autre* ». Il peut aussi s'agir d'un sentiment : « *partir d'un endroit connu pour aller ailleurs est toujours une aventure* ».

Comme pour l'ensemble des PED (Pays en Développement), le transport est un secteur stratégique du dynamisme de l'économie et de la transformation du Cameroun [UN-CEA, 2017], [BAD, 2015], [MINEPAT, 2010]. C'est pourquoi, la question des performances des réseaux et des moyens de transport est au cœur des préoccupations de développement et de réduction de la pauvreté en raison des enjeux économiques et sociaux.

1.1 – Enjeux Economiques

Les enjeux économiques des transports sont nombreux. Le transport permet de voyager, de gérer des flux humains et des flux de marchandises. Les systèmes de transport permettent de relier les centres de production des marchandises ou d'extraction (ivoires, mines, épices, soie, parfums, thé, café, textile, encens, etc.) aux centres de commercialisation, de consommation, ou de transformation (marché, ports, usines). Depuis la préhistoire, l'homme trace sa route pour faire des affaires dopant ainsi le commerce mondial. Plusieurs routes de légende ont vu cheminer toutes les richesses de la planète et ont permis de faire passer d'un bout à l'autre du monde des idées et des innovations humaines [CAPITAL, 2017]:

- La route de la soie qui a lancé le premier pont commercial entre l'Orient (Asie centrale) et l'Occident (Turquie) et qui a fait de la Chine le champion mondial de l'export de la soie, de parfums et d'épices.
- La route de l'encens entre les régions d'Arabie où poussaient les plantes aromatiques qui servaient à la production. L'encens avait une importance économique comparable à celle du pétrole aujourd'hui (pétrole de l'Antiquité) et était acheminé à dos de bête jusqu'en Egypte, à Babylone et à Rome où il fut mise au point en 1946, une alternative artificielle.
- La route de l'ambre qui allait du Nord au Sud et a favorisé le commerce de l'ambre, pierre précieuse à qui l'on prêtait des vertus magiques et curatives. Des marchands la transportaient depuis la côte d'ambre, sur la mer Baltique,

en suivant par voie terrestre les cours de la Vistule, de l'Elbe et du Danube, puis ils traversaient la Méditerranée pour échanger contre de l'or et du bronze.

- La route de l'étain, pour fabriquer du bronze, il faut de l'étain. Les civilisations du bassin méditerranéen sont donc allées l'acheter en Armorique et en Grande-Bretagne.
- La route de l'argent qui a servi à la circulation des marchandises dans toute la péninsule Ibérique, cette route a également joué un rôle bien spirituel, intégrée au chemin de Saint-Jacques –de-Compostelle.
- La route du jade a servi à la circulation de la pierre verte ou blanche qui conférait puissance et protection aux empereurs asiatiques, les seuls autorisés à en porter. Cette route fut l'une des plus difficiles car, elle a été un chemin d'invasion emprunté par les guerriers mongols, puis par des militaires durant la SGM (Seconde Guerre Mondiale) ;
- La route de l'obsidienne à l'époque des grands empires mayas (2600 av.J.-C. à 1520 ap.J.-C.), avant la métallurgie, les outils pour la chasse et l'agriculture étaient fabriqués dans cette roche volcanique très dure (couteaux de sacrifice, funéraires, etc.). Les marchands la transportaient le long de sentiers côtiers, depuis les mines situées dans les terres sauvages du Guatemala et du centre du Mexique jusqu'aux principales cités-Etats mayas de Més-Amérique, qui s'étendait du sud du Mexique au Salvador.
- Les routes du sel ou de l'or blanc, par exemple celle qui allaient du Niger à l'Afrique du Nord, ou, dans l'Europe du Moyen Age, celle qui permettait de remonter les sels du Midi, le long de la vallée du Rhône.
- La route de l'or surnommée Mother Road, la route 66 fut la première à traverser les Etats-Unis, de Chicago (Illinois) à Santa Monica (Californie), suivant le trajet des chercheurs d'or du Far West.
- La route de l'ivoire avec des Phéniciens en quête d'ivoire qui ont bravé l'obstacle des échanges que constituait le Sahara. La route du Sahara a permis le développement du commerce entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique du Nord, porte d'entrée vers l'Europe et les Etats-Unis (sel, arachides, dattes, tissus, cigarettes, appareils électroménagers, etc.).

Les transports sont également un élément prépondérant de la compétitivité des entreprises et en particulier de compétitivité-prix. Enfin, les systèmes de transport constituent un puissant moyen de structuration et d'aménagement du territoire.

1.2 – Enjeux sociaux

Pour ce qui est des enjeux sociaux, le rôle du secteur des transports dans l'amélioration de l'accès des populations aux services sociaux essentiels ou de base est particulièrement important. C'est en particulier le cas pour l'accès à la santé ou à l'éducation ou encore, pour l'accès à l'eau potable. Enfin, il convient de noter que le secteur des transports est fortement générateur d'emplois. Par exemple, les déplacements en milieu urbain et périurbain dans les deux plus grandes villes du pays, Douala et Yaoundé, sont assurés par le secteur informel, petits exploitants conduisant des taxis et minibus ainsi que des moto taxis. Ces acteurs créent plus de 82% des emplois et réalisent environ 40% de la production du secteur.

L'activité de transport au Cameroun est entièrement libéralisée mais encore peu organisée. Les taux d'accidents, de pertes en vies humaines et de matérielles sont à un niveau élevé. Ils diluent fortement les efforts entrepris par les Pouvoirs Publics pour viabiliser le système de transport dans le pays. Selon la Banque Mondiale (2015), on enregistre annuellement sur le réseau routier camerounais en moyenne 2000 cas d'accidents environ qui font plus de 1000 tués et 5500 blessés. Au cours de la période 2006-2009, il se dégage des statistiques qu'environ 87% de ces accidents sont dus à des causes humaines (inattention, excès de vitesse, surcharge, etc.), 3% à l'état des véhicules, 5% à des causes environnementales et 5% à différentes autres causes notamment l'état des routes.

2 – L'organisation du secteur des transports au Cameroun

L'organisation du secteur des transports au Cameroun se décline en quatre (04) principaux modes : la route, le rail, l'aérien et le maritime.

2.1 – Le transport routier

Au Cameroun, le transport routier constitue le principal mode de déplacement des personnes et des biens. Il assure près de 90% de la demande intérieure de transport de voyageurs et près de 75% de la demande de transport de marchandises. De ce fait, il apporte une contribution substantielle à la lutte contre la pauvreté. Depuis 1979 le réseau routier camerounais repose sur une classification en routes nationales, provinciales (régionales), départementales ou rurales. Le classement d'une route détermine, entre autres, la structure en charge de sa gestion dans le cadre de la décentralisation.

2.1.1 - Réseau routier national

En 2015, le réseau routier camerounais était long de plus de 100 000 Km et est structuré en deux (02) groupes à savoir : le réseau des routes classées et le réseau des routes rurales. Les routes classées comprennent : les routes nationales (7107 Km), les routes provinciales ou régionales (5695 Km) et les routes départementales (7861 Km). Ce réseau principal compte 5248 Km de routes revêtues et 15415 Km de routes en terre. Les routes rurales sont essentiellement en terre. Cependant, il est à noter qu'un programme de bitumage économique des routes rurales est en cours d'exécution depuis 2005 [BAD, 2015].

En ce qui concerne l'état du réseau routier, la situation est délicate. Il n'y aurait que 42% d'axes bitumés en bon état ou en état moyen en 2013, contre 36% en 2012. Le même constat est observé pour les routes en terre, avec une partie en bon état et moyen état (21%) en 2012 contre 45% en 2013.

Trois (03) transafricaines font partie du réseau routier camerounais :

- La transafricaine n°3 traverse le Cameroun du Nord au Sud. Elle relie la capitale Yaoundé respectivement à N'Djamena au Tchad et Brazzaville au Congo via Berberati en RCA (République Centrafricaine) et est long de 1517 Km ;
- La transafricaine n°5 relie Dakar au Sénégal à N'Djamena au Tchad en coupant la pointe du septentrion sur environ 110 Km de la localité de Fotokol à Kousséri ;

- La transafricaine n°8 traverse la zone méridionale du Cameroun et relie Banqui en RCA à l'Est et Lagos au Nigéria à l'Ouest. Elle est longue de 1044 Km ;

L'essentiel des échanges commerciaux du pays avec ses voisins, mais aussi des pays enclavés (Tchad et RCA) avec le reste du monde s'opèrent via ces trois axes routiers.

Les problèmes du réseau routier camerounais sont multiples, nous citons pêle mèle :

- Le parc automobile est assez âgé et en mauvais état, en relation avec la qualité des véhicules importés dont plus de 90% sont de seconde main. Le parc automobile était estimé en 2008 à 380000 véhicules où les 2 roues représentent 21%. La part des véhicules particuliers est de 56,4%, celles des véhicules de transport en commun des usagers (mini-bus, bus et autocars), 5,1%. Les véhicules utilitaires/camionnettes forment 8,7% du parc et les poids lourds près de 8,4%.
- La faible sécurité routière et la flambée des accidents de la route. Ces derniers sont un problème de santé et de développement comme partout ailleurs dans le monde. On enregistre annuellement sur le réseau routier camerounais en moyenne 2000 cas d'accidents environ qui font plus de 1000 tués et 5500 blessés. Le **Tableau x.1** recense l'évolution des statistiques des accidents du réseau interurbain les onze dernières années. La sécurité routière a connu une courbe évoluant en dents de scie pour ce qui concerne le nombre d'accidents, par contre, elle est restée stable en gravité (décès) durant la période 2000-2010.

Tableau x.1: Statistique des accidents de la route

Indicateurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Accidents de la route	2410	2046	1911	1837	2326	2201	1942	1751	1796	1738	1741
Blessés	5028	5831	5789	5246	6408	6610	5597	4829	4635	4019	5292
Tués	1372	861	917	1096	1106	1122	969	990	1056	936	1259

Source : Ministère des Transports, BAD(2015)

- La faible intégration des populations rurales à l'économie nationale, en effet, les conditions de transport des biens et d'accessibilité des populations à une série de services de base tels que l'éducation, la santé, la nourriture, l'eau, l'énergie, l'évacuation des produits agricoles périssables, etc., en utilisant les infrastructures d'accès routières, doivent encore être améliorées pour assurer une plus forte intégration de ces populations à l'économie nationale et garantir une réussite des stratégies de développement en cours de mise en œuvre.

2.1.2 – Transport urbain et interurbain

Les villes camerounaises sont dotées d'équipements de transport, même si ceux-ci ne répondent pas totalement aux besoins énormes de la population. Les moyens de transport utilisés sont le taxi, les motos taxis, les cargos et les Bus.

▪ Taxis

Le taxi est le moyen de transport le plus usité dans les grandes villes. Les conducteurs des taxis procèdent au ramassage des passagers le long des rues et perturbent la circulation en milieu urbain. La CUY (Communauté Urbaine de Yaoundé) a franchi un nouveau pas dans l'harmonisation et la modernisation de ce sous-secteur en lançant le taxi express en partenariat avec la coopération iranienne. Cette initiative reprend les principes de transport occidentaux à la demande du client. Le système est basé sur des courses payées et des locations pour divers travaux. Le même projet est viable dans la ville de Douala.

▪ Motos taxis

Les motos taxis ont opéré une percée fulgurante dans l'espace urbain et règnent sans partage dans le transport public de nombreuses villes du pays. [KAFFO et al., 2007], [BIKOÏ SAKEO, 1998] présentent l'histoire de ce phénomène de société utile et qui facilite les déplacements au Cameroun. Les principales causes de l'intégration des motos taxis sont multiples : - pour la partie septentrionale du pays, les activités de contrebande le long de la frontière avec le Nigeria (on dénombrait déjà 30 000 motos à Maroua, 20 000 à Garoua et 15 000 à Ngaoundéré) [DPC, 2004] ; - pour le grand sud, la crise socio-économique qui a consacré le désengagement de l'Etat dans le transport publics depuis le début des années 1990 (fermeture de la SOTUC en 1994, faillite de la société le BUS, etc.), l'urbanisation galopante, l'extension rapide des villes, la crise de l'emploi et le mauvais état des routes alimentent le phénomène. Il s'agit en fait de débrouillards qui essaient de lutter contre le phénomène du chômage en se lançant dans le transport en commun. Les conducteurs de motos taxis ou des « *bend-skineurs* » ne respectent pas les lois prescrites et conduisent dangereusement. A l'origine de nombreux accidents (excès de vitesse, absence de permis de conduire chez plus de 80% d'entre eux, non respect du code de la route, vols, agressions sur les passagers, etc.), ces derniers sont pourchassés par les Délégués du gouvernement auprès des communautés urbaines depuis de nombreuses années, afin qu'ils respectent les règles, soit l'obtention d'un permis de conduire approprié et des papiers de véhicules, pour qu'ils exercent dans les domaines qui leur sont réservés [CT, 2006], [MVONDO, 2006], [KENGNE FODOUOP, 1985 ; 1991]. Les directives du Chef de l'Etat lors du discours à la Nation du 31 décembre 2013 appellent la réorganisation du transport par motos taxis, une activité encore « à risque » dans nos villes.

▪ Cargos et Clandos

Les Cargos et Clandos sont un autre mode de transport en milieu urbain. Ils desservent les zones périphériques des villes [DJOYUM, 2006]

▪ Bus

La situation des transports n'est pas meilleure en milieu urbain. En effet :

- La mobilité urbaine se caractérise par l'insuffisance et l'inadéquation de l'offre de transport collectif, la prolifération anarchique des modes de transport

parallèles ou de substitution telle que le phénomène de moto taxis et de cargos ;

- Le délabrement avancé de certaines voiries urbaines, malgré des récentes améliorations, l'insuffisance quantitative des voiries urbaines et la faible fluidité du trafic génératrice d'embouteillages ;
- La cherté des services de transport et de leur capacité à couvrir les besoins d'une population urbaine en croissance forte et rapide ;
- Le respect du Code de la route et de la réglementation (charges à l'essieu, coupures de route, contrôle technique des véhicules, etc.) ;
- La faiblesse de la stratégie est aussi l'absence d'un document régissant les relations entre les différents intervenants (ministère des transports, police, Gendarmerie, ministère des travaux publics, etc.) ;
- Le Comité national de Sécurité Routière qui tarde à être opérationnel (pas de structure claire) ;
- L'absence d'un système informatique intégré de gestion des données d'accidents permettant de mieux identifier les lieux accidentogènes et créer des actions de prévention en liaison avec les services sanitaires, la police et la gendarmerie.

C'est dans cette optique que les Pouvoirs Publics cherchent sans relâche des partenariats fiables pour la mise en place d'un système intégré de transport urbain de masse.

2.2 – Le transport ferroviaire

L'étendue du réseau ferroviaire camerounais est de 1104 Km et sa densité (seulement 2,32 km par 1000 km²). Il est entièrement à écartement métrique et est articulé autour de trois (03) axes principaux :

- Le Transcam 1, long de 263 Km, relie le port de Douala à la capitale Yaoundé ;
- Le Transcam 2, s'étend sur 622 Km, et sert de liaison entre Yaoundé et Ngaoundéré, le chef-lieu de la région de l'Adamaoua et porte d'entrée de la partie septentrionale du pays ;
- La ligne de l'Ouest, d'une longueur de 92 Km, relie la ville de Kumba, dans la région du Sud-ouest à Douala ;
- La section exploitée de la ligne de l'Ouest est Kumba-Mbanga, d'un linéaire de 21,3 Km. Certaines sections du réseau sont vandalisées et abandonnées depuis quelques années. Il s'agit de Douala-Mbanga, Mbanga-Nkongsamba et Otélé-Mbalmayo.

La ville de Yaoundé abrite la gare de marchandises et la gare voyageur autour de laquelle se développe une économie plus ou moins informelle (débit de boissons, braiseuses de poissons, vente de nourritures diverses, etc.).

Etant donné l'insuffisance des infrastructures routières, le rail joue un rôle essentiel en termes de désenclavement des villes et des zones rurales de l'hinterland. Le réseau ferroviaire camerounais est sous la responsabilité de CAMRAIL après la

privatisation, le 19 janvier 1999, de la REGIFERCAM (Régie Nationale des Chemins de Fer du Cameroun). Le trafic global de CAMRAIL est passé de 1576741 tonnes en 2009 à 1.664.102 tonnes transportées en 2013. Il enregistre ainsi une hausse de 1,9% sur le volume de marchandises transportées.

Les Pouvoirs Publics s'emploient à la modernisation et au développement du chemin de fer au Cameroun. A cet effet, le nouveau PDTFC (Plan Directeur de Transport Ferroviaire au Cameroun) retient une stratégie basée sur trois principaux piliers suivants :

- Conserver et exploiter pleinement le réseau actuel (écartement métrique) et développer des nouvelles interconnexions à écartement standard ;
- Raccorder le réseau aux réseaux des pays voisins en vue de favoriser l'intégration régionale ;
- Développer de nouveaux services de transport ferroviaire urbain.

A cet égard, le PDTFC a distingué :

- Les itinéraires de court terme ;
- Les itinéraires du moyen terme ;
- Les itinéraires du long terme.

2.3 – Le transport aérien

2.4 – Le transport maritime

Les ambitions du gouvernement dans le transport maritime se réalisent avec la mise en place et la viabilisation des ports autonomes de Kribi (PAK) dans la région du Sud, de Limbé dans la région du Sud-ouest et de Garoua dans la région du Nord.

3 – Le cadre institutionnel, légal et réglementaire du secteur des transports au Cameroun

La politique de développement du secteur des transports à mettre en œuvre vise à faire évoluer le Cameroun, aujourd'hui pays de transit, vers une plateforme de services logistiques et d'exportation en le dotant entre autres d'un système intégré d'infrastructures et de services de transport performants.

3.1 - Le cadre institutionnel

Le dispositif institutionnel du secteur des transports prévoit, outre les Services du Premier Ministre où est logé le CONAROUTE (Conseil National de la Route) et qui regroupe les représentants du secteur public, du secteur privé et des usagers de la route et qui a pour mission d'assister le gouvernement dans l'élaboration, la mise en œuvre, l'évaluation et le contrôle de l'exécution de la politique nationale de la route, huit (08) départements ministériels chargés de la planification, la programmation, la construction et l'entretien et le financement des infrastructures routières nationales à savoir :

- Le MINEPAT (Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire) qui, assure l'élaboration des orientations générales et des stratégies de développement à moyen et long-termes et du

suivi de leur mise en œuvre ainsi que la programmation et la mobilisation des ressources financières pour le financement des investissements publics ;

- Le MINFI (Ministère des Finances) qui, de par ses compétences financières transversales, intervient également dans la gestion du secteur et en assure la tutelle financière ;
- Le MINATD (Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation) qui, assure la tutelle des CTD (Collectivités Territoriales Décentralisées) ou des municipalités ;
- Le MINTP (Ministère des Travaux Publics) qui, est responsable de la construction, l'entretien et la protection du patrimoine routier. L'organigramme de 2013 confère au du MINTP le rôle d'ingénieur de l'Etat avec compétence sur la construction, réhabilitation, et maintenance des infrastructures de transport tous les modes confondus et d'énergie, même si l'effectivité de ce recadrage de rôle dans ce secteur influent et convoité reste encore attendue ;
- Le MINT (Ministère des Transports) qui, est responsable de la définition de la politique du secteur et du développement des modes de transports, y compris de la métrologie et comprend une DAC (Direction de l'Aviation Civile), une ADC (Direction des Aéroports du Cameroun), comme dans plupart des pays francophones au Sud du Sahara ;
- Le MINH DU (Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain) qui, ;
- Le MINADER (Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural) qui, ;
- Le MINMAP (Ministère des Marchés Publics) qui, est responsable de la gouvernance des marchés publics.

A ces départements ministériels et leurs différents démembrements, s'ajoutent de structures étatiques clés comme l'ARMP (Agence de Régulation des Marchés Publics), le FR (Fonds Routier) ainsi que les Communautés Urbaines et les Communes (maîtrise d'ouvrage et/ou maîtrise d'ouvrage déléguée). Sont aussi concernés par les activités de transport, les établissements sous tutelle du MINT : - l'ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne) qui, est chargée du contrôle de la navigation aérienne depuis décembre 1998 ; - APN (Autorité Portuaire Nationale) créée en 1999 et chargée de la mise en œuvre de la politique portuaire nationale ; - OPA (Organismes Portuaires Autonomes) issus de la réforme de l'ONPC (Office Nationale des Ports du Cameroun) ; - CCAA (Cameroon Civil Aviation Authority) ; - la CAMRAIL (Cameroon Railways) ; - la CAMAIR-co (Cameroon Airlines Corporation) en service depuis 2006 et les autres compagnies aériennes nationales et étrangères chargées de l'exploitation des vols réguliers ; - des Ports Autonomes (Douala, Kribi, etc.) ; - CNCC (Conseil National des Chargeurs du Cameroun) ; - CNIC (Chantier Naval et Industriel du Cameroun) ; - CAMTAINER (Société Nationale de Transports et de Transit du Cameroun) ; - des associations, groupes professionnels ou fédérations nationales du transport, des travaux publics et privés (entreprises, transporteurs, concessionnaires de services, commissionnaires, transitaires, manutentionnaires, divers prestataires de services de transports, etc.), ainsi que les entreprises du BTP chargées de l'exécution des travaux d'infrastructures et les bureaux d'études spécialisés d'ingénierie, de contrôle et suivi des travaux.

Loin d'être une force, cet attelage institutionnel est un handicap pour le secteur des transports au Cameroun. La multiplicité des tutelles a un impact négatif sur la coordination et le suivi des actions. Elle entraîne en règle générale, un ralentissement dans le traitement des dossiers et la prise de décisions. Il en résulte ainsi des difficultés dans la mise en œuvre des orientations de l'Etat (politiques, exécution, coordination, suivi). Enfin, il en résulte également des difficultés pour assurer pour le compte de l'Etat la maîtrise d'ouvrage et/ou la maîtrise d'œuvre de l'ensemble des infrastructures de transport.

3.2 – Le cadre légal et réglementaire du secteur des transports au Cameroun

Des textes de portée générale, régissent le secteur des transports à savoir :

- La loi n° 2004/017 du 22 juillet 2004 portant orientation de la Décentralisation qui transfère, entre autres, un certain nombre de compétences en matière de travaux publics, de l'urbanisme et de l'habitat aux CTD ;
- La loi n° 2004/18 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux communes, renforce les compétences communales en termes de gestion urbaine. Les missions de la commune sont en effet élargies et celle-ci prend désormais en charge l'exécution des plans d'investissements communaux, les contrats-plans pour la réalisation d'objectifs de développement local et l'élaboration des documents d'urbanisme au niveau communal ;
- Les différents décrets relatifs à la création des Ministères en charge du secteur des transports ;
- Le Code de l'environnement qui généralise la réalisation d'études d'impact environnemental pour tous les projets d'infrastructures,
- Le Code de l'urbanisme dont les dispositions édictent des règles auxquelles est soumis le secteur des transports ;
- Le Code des marchés publics.

Il existe également un certain nombre de dispositions de droit international ou régional qui s'appliquent au secteur des transports.

4 – Les transports à Yaoundé

La ville de Yaoundé est desservie sur tous les plans du transport, aérien, routier, ferroviaire. Sur le plan aérien, la ville est desservie par l'aéroport international de Yaoundé-Nsimalen où partent et viennent des vols de plusieurs villes du pays, des pays de la sous-région Afrique et même à l'international. Sur le plan routier, en dehors des véhicules personnels, le moyen de transport le plus utilisé à Yaoundé est le taxi collectif. Ce sont des voitures peintes en jaune et dont le principe est le suivant : un taxi possédant des places libres passe au ralenti près des personnes en position d'attente. Celles-ci doivent indiquer leur destination et proposer un prix allant de 100 francs CFA à X francs (le taux réglementaire est de 250 francs CFA) et uniquement dans la ville. Ces véhicules sont sources de nombreux embouteillages à cause d'une part, une population d'automobiliste en croissance continue avec l'insuffisance des routes desservant les quartiers et le mauvais état des routes hors centre-ville (nombreux nid-de-poule), d'autre part la mauvaise réputation des chauffeurs de taxi qui sont accusés de mauvaise conduite par les populations. Le transport routier dans la ville de Yaoundé est également assuré par les motos-taxis

qui ne prennent qu'un ou deux passagers à la fois et sont plus rapides car pouvant se faufiler entre les véhicules lors des embouteillages, mais sont réprimés de ne pas respecter le code de la route et de conduire sans être passé au préalable dans une auto-école (les motos-taximen sont en général formés dans des laveries de véhicules où ils exercent comme laveurs).

Il existe enfin quelques lignes de bus desservant les principales artères de la ville. Malgré les échecs récurrents des compagnies de transport par bus à Yaoundé, notamment la SOTUC jusqu'en ..., Le BUS), le gouvernement ne baisse pas les bras. Nous avons aujourd'hui la société STECY. SA.

5 - Synthèse

Les transports au Cameroun ont un rôle important dans le développement du pays, qui nécessite une infrastructure adéquate afin de faire face à la croissance démographique, au déplacement des populations vers et à l'intérieur des villes, ainsi qu'aux nouvelles exigences économiques mondiales. C'est pour cela que le gouvernement a libéralisé le secteur des transports. Il génère globalement une activité estimée à plus de 15% du PIB et contribue largement à la croissance économique, faisant du secteur tertiaire (42% du PIB) le véritable moteur de l'économie nationale. Le secteur des transports a connu ces deux dernières décennies, avec des plans sectoriels transports successifs, des évolutions importantes, qui se sont traduites par des résultats relativement limités dans le domaine aérien, mais en revanche beaucoup plus favorables dans les domaines portuaire, routier et ferroviaire. Le sous secteur routier est le plus important de tous car il mobilise à lui seul près de 85% du transport national. Sur les 50 000 Km de routes dont dispose le pays, on en compte que 24% en bon état et près de 5000 Km bitumées soit 10% seulement. Le sous secteur ferroviaire possède une ligne de près de 124 Km de long dont 1016 Km des voies principales : Douala-Yaoundé, Yaoundé-Ngaoundéré et Douala-Kumba. La ligne est assez vieille et pas suffisamment entretenue. Depuis la privatisation de la REGIFERCAM devenu CAMRAIL, le trafic ferroviaire s'est considérablement amélioré malgré l'accident tragique survenu à Eséka en septembre 2016. Le Cameroun possède une dizaine d'aéroports modernes répondants aux normes de l'organisation de l'aviation civile internationale, dont trois aéroports internationaux à Douala, Yaoundé et Garoua. De nombreux accords aériens ont été délivrés par la CCAA à plusieurs compagnies aériennes qui font dans le transport des personnes et des marchandises. Le sous secteur maritime est doté de quatre ports autonomes à Douala, Kribi, Limbé et le port fluvial de Garoua. Le port de Douala reste le plus important en activité en attendant le lancement des activités de celui de Kribi. Le Cameroun, de par sa position géographique, se présente comme la plaque tournante de la sous-région Afrique Centrale. A cet égard, 80% des marchandises en provenance ou à destination de la République Centrafricaine (RCA) et du Tchad transitent par son territoire [AMN, 2007]. Deux grandes routes CEMAC sont en cours de réalisation : la route Douala – Bangui et la route Ndjamena – Libreville, qui devrait ensuite se prolonger jusqu'à Brazzaville et Pointe Noire au Congo [COLLANGE et SAVOYE, 2000].

6 – Conclusion

Les infrastructures de transport notamment les routes, le chemin de fer, les aéroports et les ports constituent le socle où doivent se bâtir le développement et la compétitivité de l'économie camerounaise. Malgré les efforts déployés par le gouvernement dans le secteur, le Cameroun souffre toujours du niveau de

développement insuffisant de ses infrastructures de transport. Les coûts des transports sont importants au Cameroun :

- Les transports présentent de risques pour l'environnement. Ils sont consommateurs d'énergie et produisent du dioxyde de carbone et toutes sortes de produits nocifs, pour certains responsables de la détérioration de la couche d'ozone et de l'effet de serre.

7 - Bibliographie

AMN (Annuaire Maritime Nationale), 2007, Ministère des Transports organisation et missions, établissements sous-tutelle, les ministres des transports de 1957 à 2007, Quatrième partie.

BAD (Banque Mondiale), 2015, Cameroun Note sur le secteur des transports, Rapport du Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC.

BAD (Banque Mondiale), 2016, Cameroun Mémoire économique marchés, administration publique, et croissance, Rapport No : 110907-CM.

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

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

CT (Cameroon Tribune), 2006, Moto-taxis : hors-la-loi et intouchables, Cameroon Tribune n° 8634 du 05/07, Yaoundé :9-11.

Capital Dossier Spécial N°13 février – mars – avril 2017, p.18.

DPC (Direction de la Protection Civile), 2004, Les motos-taxis et les nouveaux périls des transports publics, pp 169-182 in Manifeste pour la sécurité routière, Rapport sur l'état de la Protection Civile au Cameroun/MINPLADAT, 244p.

DJOYUM B.O., 2006, Mimboman : les motos-taxis chassent les « clando », Yaoundé, in Cameroon Tribune, n° 8698/4897 du 05/10 :27.

KAFFO Célestin, KAMDEM pierre, TATSABONG Basile et DIEDO Louis Marie, , « *L'intégration des motos-taxis dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne* ».

KENGNE FODOUOP F., 1985, Les transports clandestins autour de Yaoundé, in Les Cahiers d'Outre-Mer, 38 (150) : 175-195.

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 2017.

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

ONU-HABITAT, 2007, Profil urbain national du Cameroun, Nairobi, Kenya.

UN-CEA (Nations Unies – Commission Economique pour l'Afrique), 2017, L'industrialisation et l'urbanisation au service de la transformation de l'Afrique, Rapport économique sur l'Afrique, Addis-Abeba, Ethiopie.