
REPUBLIQUE DU CAMEROUN
PAIX-TRAVAIL-PATRIE

**MINISTERE DU DEVELOPPEMENT
URBAIN
ET DE L'HABITAT**

REPUBLIC OF CAMEROON
PEACE-WORK-FATHERLAND

**MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT
AND HOUSING**

**CONFERENCE ANNUELLE DES RESPONSABLES DES
SERVICES CENTRAUX ET DECONCENTRES DU MINDUH DU
14 AU 15 FEVRIER 2011**

**SOUS THEME :
LES INFRASTRUCTURES**

PAR Faustin Clovis NOUNDJEU

I - INTRODUCTION

Les derniers recensements au Cameroun attestent que plus de 50% de la population vit en ville. Une évolution qui entraîne une urbanisation rapide et des besoins énormes en infrastructures de transport constituant le déterminant des activités économiques.

L'une des orientations de la « vision nationale 2035 » concerne « la maîtrise du développement urbain et l'amélioration du cadre et des conditions de vie des populations urbaines à l'effet d'accroître la compétitivité et l'efficacité économique, sociale et environnementale des villes du Cameroun

L'amélioration du cadre et des conditions de vie porte entre autres sur l'amélioration des infrastructures urbaines

Trois des 6 axes stratégiques du DSCE portent sur :

- *l'entretien et la réhabilitation des infrastructures urbaines*
- *le développement des infrastructures urbaines (construction de 150 km de voiries)*
- *l'amélioration de l'accès aux services de base.*

L'une des importantes attentes du DSCE est donc la production des infrastructures de qualité.

II - DEFINITION :

Plusieurs définitions sont disponibles en fonction des secteurs.

Dans les NTIC : Infrastructure : terme générique, qui regroupe un ensemble de composantes physiques et logiciel assurant la connexion en réseau.

L'on peut également parler des infrastructures de recherche

Sens strict : Partie inférieure d'une fondation d'une voie.

Pour se caler au mieux à thème central, nous retenons l'expression infrastructures de transports urbains dont la définition suit :

Infrastructures de transport urbain : Ce sont des installations publiques **fixes** servant à fournir des services essentiels. Elles sont un élément primordial :

- pour assurer durablement et dans des conditions environnementales et de sécurité satisfaisante le développement de la mobilité urbaine en améliorant le cadre de vie.

-
- pour assurer le fonctionnement et le développement de l'économie.

Elles comprennent les réseaux intra urbains viaires [voiries primaires, secondaires et ouvrages connexes (trottoirs, éclairage public, passerelles, circulation en site propre, signalisation et marquage, parkings publics, aires de stationnement, etc.)], ferroviaires et fluviaux le cas échéant (quais de navettes fluviales et/ou lagunaires, etc.). Les réseaux d'assainissement (drainage, eaux usées).

III - CONNAISSANCE DE LA DEMANDE ET L'OFFRE EN INFRASTRUCTURES

La demande (infrastructures et financement) est très mal connue en raison de l'absence des données. Visuellement l'on peut l'apprécier à travers les difficultés d'une part, de déplacements en ville et d'accès aux services urbains de base et d'autre part, de la mobilisation des ressources financières nécessaires pour les réaliser.

Les demandes en infrastructures proviennent des ménages, des industries et des transporteurs routiers.

3.1 - Offres en infrastructures :

En ce qui concerne le système d'assainissement, l'on peut noter que le système le plus employé est du type séparatif qui comprend:

- Des réseaux de drainage presque tous naturels à l'exception de ceux de la vallée de l'ancienne gare à Yaoundé, le collecteur de Besséké à Douala , le collecteur de Garoua en béton armé. Pourtant une force demande même si elle n'est pas évaluée et qui s'exprime à travers des inondations dans certaines villes du septentrion, Douala- Limbé- Yaoundé etc.,
- Des réseaux d'eaux usées individuels (fosses septiques, puisard) et quelques réseaux collectifs dans certains lotissements, logements collectifs et structures sociales (Hôpitaux, Université)

En matière de voirie urbaine, Le linéaire total des réseaux du Cameroun est mal connu. Il est estimé à environ 5000 kms dont 3344 km dans les seules villes de Yaoundé et de Douala. Près de 4/5 sont constitués des voiries en terre. Ces chiffres sont à vérifier pour être confirmés.

On retrouve ainsi:

- des voies construites et parfois entretenues par l'Etat (traversées urbaines de routes nationales, boulevards urbains et voies rapides urbaines) ;
- des voies secondaires construites et entretenues à la fois par l'Etat et les communes.
- Des voiries tertiaires ou de dessertes.

Quelques infrastructures (primaires et secondaires) construites ou réhabilitées ces dernières années

<p>Yaoundé : <i>Pénétrante Nord de Yaoundé : 5km</i> <i>Carrefour de la Préfecture Canal du Mfoundi : 4km</i> <i>Accropole Siantou : 1km</i> <i>Cité verte Nkolbisson Parc - centre des Hnadicapés : 2km</i></p>	<p>Douala : Avenue Paul Soppo Priso : 1,88 km Avenue Douala Manga Bell : 2,1 km Av l'indépendance Place de l'indépendance :2,2 km Rue KASSALAFAM : 1,400 km Boulevard urbain Nord Tongo Bassa : 5,3 km Rocade des 8 km(Yonyong et Ndogbong) : 2,5 km Ndogbong -Hopital General : 1,5 km Ancienne route de Bonaberi : 4,85 km PK 12 Rte nationale n°3-carref Nyala-étrangers : 4,1 km</p>
<p>Nkongsamba : Carrefour Lélé- Lycée- Hopital : 1km Bafoussam : Contournement Mobil Tamdja - SOCADA Feux rouges(en cours) : 5km Axe auberge camp militaire 5km en cours. Bamenda : Pénétrante Up Station- marché Kwen : 6km. Garoua : Communauté urbaine - Usine égrenage : 1.9kM Ngaoundéré : réhabilitation de près 10.5 km de voie</p> <p>Non compris les infrastructures du cinquantenaire</p>	

3.2 - Financement des Infrastructures

. Quelques données de 2003 à 2010 (En million F)

BIP	PPTE	Fonds R	BAD	IADM	C2D	TOTAL
175 000	58 957	40 000	17 000	5 000	75 000	370 957

Soit un total d'environ **370 milliards de F** en près de 10 ans pour une moyenne annuelle de 37 milliards toutes sources de financement confondues

Le financement de la Banque mondiale et FEICOM n'y ont pas été inclus (faute d'accès aux données pourtant existantes)

Cependant, il convient de noter que malgré les efforts consentis par les pouvoirs publics et les partenaires au développement, les montants

totaux des dépenses en investissement sont largement inférieurs aux besoins permettant d'assurer l'entretien périodique des voiries existantes et l'extension du réseau en rapport avec la croissance de la population pour les seules villes de Yaoundé et Douala

IV - CONSTAT GENERAL

- Quelques données disponibles et fiables sur les infrastructures de transports urbains concernent uniquement les villes de Douala et de Yaoundé et portent sur les réseaux primaires et secondaires. Pas de donnée précise sur le niveau de service et le niveau d'entretien de la voirie ;
- Cadres institutionnel et la réglementation assez flou au regard des missions confiées aux communes - régions - MINDUH(stratégies d'amélioration de la circulation - stratégies de gestion des infrastructures urbaines) -MINTP - MINFI ;
- Insuffisance des financements alloués aux investissements et à l'entretien ;
- Insuffisance et la faible efficacité de la réglementation ;
- *Absence des données en matière de la demande en infrastructures ;*
- *Certaines infrastructures existantes non adaptées aux transports en commun (bus, minibus) ;*
- Le défaut d'entretien de la voirie pénalise tous les types de transport mais particulièrement les transports en commun ;
- Par ailleurs, l'entretien se limite le plus souvent aux chaussées revêtues. Les chaussées non revêtues sont encore plus mal entretenues, ce qui réduit les performances du transport par taxis et motos-taxis et les transports personnels ;
- Traitement non systématique des dépendances (excepté dans les villes de Douala et depuis peu à Yaoundé) ;

Ces défauts nuisent également aux performances des déplacements pédestres ;

- faible accès à l'eau potable, à l'énergie et au téléphone ;
- Insuffisance des réseaux d'assainissement gestion des déchets solides et liquides) :
 - o Absence de décharges appropriées (rejets sauvages dans des conditions dommageables au plan environnemental, de par les risques de contaminations des ressources en eau,
 - o l'évacuation des eaux vannes et des eaux usées des ménages est mal assurée

-
- o Evacuation des eaux de ruissellement est insuffisante,
 - Réalisation timide et incohérente des voiries et réseaux tertiaires et autres équipements de proximité : Accès aux services éducatifs et de santé difficile, en termes de distance à parcourir (ECAM3)
 - Accès insuffisant à l'éclairage électrique (d'où l'insécurité urbaine à l'intérieure des quartiers (PGU))

Le bilan diagnostic contenu dans le projet de la stratégie du développement du sous secteur urbain, montre que les écarts à combler en termes qualitatif (respect des normes) et quantitatif (mobilisation d'un important volume des investissements, linéaire des voies) et en terme d'organisation, sont très importants.

Les enjeux qui s'en dégagent sont d'ordre social, économique, financier et organisationnel. Le développement des infrastructures contribue à la croissance économique, parce qu'il permet de :

- **Renforcer le secteur privé**
- **Stimuler l'industrie locale (production des matériaux)**
- **Créer des emplois (HIMO)**
- **Développer le système de transport (moto-taxi - ec.)**
- **Mettre en valeur des espaces (suivant que le tissus est spontané ou structuré) enjeu foncier**

Problème central

Le problème central en matière d'infrastructures de transport urbain est **donc l'insuffisance de la couverture des villes par un réseau viaire (primaire, secondaire et tertiaire) utilisable en toutes saisons et en particulier sa faible adaptation aux besoins du transport en commun (collectif et semi-collectif).**

L'objectif stratégique en matière d'infrastructures urbaines est **d'améliorer la mobilité intra urbaine**

Cet objectif stratégique se décline en trois objectifs spécifiques qui sont :

Objectif spécifique 1 : Améliorer et étendre le réseau viaire dans les villes ;

Objectif spécifique 2 : Mettre en place une politique incitative de développement des moyens de transport urbain de masse;

Objectif spécifique 3 : Assurer une meilleure gestion des réseaux et du trafic.

PROBLEME CENTRAL : Faiblesse quantitative et qualitative de l'offre en infrastructures urbaines et services urbains de base

CAUSES IMMEDIATES	CAUSES SOUS-JACENTES	CONSEQUENCES
Insuffisance de la couverture des villes par un réseau viaire principal (primaire et secondaire) adapté au transport collectif et semi-collectif	Chevauchement des interventions des acteurs publics sur le terrain et absence d'un cadre de concertation	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du nombre et de la longueur des itinéraires exploitables par les transports en commun. Ce qui encourage les types de transports polluants et dangereux (taxis et mototaxis) - Plusieurs chaussées inutilisables pour des transports motorisés pour cause de dégradation avancée - Augmentation des dépenses de transport pour les usagers. - Enclavement des populations dans les quartiers périphériques, ce qui réduit l'accès aux services de transport, particulièrement pour les plus pauvres Aggravation de la situation sanitaire de la population (maladies hydriques: choléra, dysenterie), qui affecte directement son développement. aggravation de l'insécurité du au manque d'électricité dans les centres urbains Aggravation des conditions d'hygiène des populations déjà très fragiles Dégradation continue du cadre de vie en milieu urbain et aggravation de l'exposition aux risques naturels
	Insuffisances de la politique et de la stratégie de construction et d'entretien des voiries urbaines	
	Insuffisance des financements alloués à l'aménagement des voiries	
	Formes d'extension urbaine peu favorables au développement des transports collectifs (étalement urbain non planifié)	
	Coût des extensions de réseaux très élevé, du fait de leur étalement et de leur éloignement des réseaux existants Absence d'organisation de l'espace et de réserves foncières pour les équipements et les VRD	
	Inadaptation des méthodes de collecte des ordures ménagères	
	Enclavement des populations dans des quartiers périphériques où le réseau est très souvent en terre (à 60% à Douala et à Yaoundé).	
Politique peu incitative de développement du transport urbain de masse	Chevauchement des interventions des acteurs publics sur le terrain et absence d'un cadre de concertation	Allongement du temps d'attente d'un moyen de transport
	Coût élevé d'acquisition des matériels roulants neufs et absence de réglementation relative à l'importation des véhicules d'occasion	<ul style="list-style-type: none"> Allongement des distances parcourues à pied Renchérissement du coût des déplacements du fait du recours à plusieurs moyens de transport pour un même déplacement Prolifération des mototaxis et des transports clandestins polluants (pollution de l'air) et dangereux (fréquence élevée des accidents)
	Mesures fiscales et réglementaires peu incitatives pour les entreprises de transport collectif	
	Conditions d'exploitation difficiles du fait des encombrements Inadaptation des infrastructures au transport en commun (absence de couloirs de circulation réservés aux bus et aux taxis collectifs)	
	Chevauchement des interventions des acteurs publics sur le terrain et absence d'un cadre de concertation	
	Absence de voies de contournement des grands centres urbains	

CAUSES IMMEDIATES	CAUSES SOUS-JACENTES	CONSEQUENCES
Faible fluidité du trafic	Inadéquation des caractéristiques géométriques des voiries	<ul style="list-style-type: none"> - Fréquence élevée des accidents et des encombrements de la voie publique - Allongement du temps de déplacement - Ralentissement des activités économiques - Organisation déficitaire de l'utilisation des espaces de voirie, qui sont parfois suffisants en largeur mais mal affectés (circulation motorisée, espaces piétonniers, stationnement, commerce, etc.)
	Insuffisance de la signalisation routière	
	Absence de plans de déplacement	
	Insuffisances dans l'application de la réglementation en matière d'occupation de la voie publique	
	Insuffisance d'aménagement des marchés de vivres frais aux abords des voiries urbaines	

3 - Axes d'intervention

Pour l'atteinte de ces objectifs, et en cohérence avec les orientations du Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE), quatre axes d'intervention majeurs ont été définis qui permettront, au travers de programmes et actions subséquents, de maintenir et améliorer le niveau de service dans les centres urbains tout en résorbant progressivement le déficit de couverture en réseaux de transport dans les zones d'extension.

Axe .1 - Développement de l'offre d'infrastructures de transports urbains et d'accès aux services urbains de base

Axe .2 - Amélioration de la gestion des réseaux et du trafic

Axe .3 - Amélioration du cadre institutionnel et juridique

Axe .4 - Amélioration des ressources humaines, financières et matérielles

Tableau 1 : Objectif Stratégique «Améliorer la mobilité intra urbaine»

Objectifs spécifiques	Axes d'intervention	Résultats attendus à l'horizon 2015	Indicateurs
1 - Améliorer le réseau viaire dans les villes	.1 - Développement de l'offre d'infrastructures de transports urbains	<ul style="list-style-type: none"> • L'état du parc infrastructurel s'est amélioré ; • Le potentiel des infrastructures de transports urbains est amélioré 	• Linéaire de voirie construite (au moins 100 km)
			• Linéaire de voie ferrée en site propre (au moins 13 km)
			• Au moins 400 km de voiries revêtues entretenus dans les villes
			• Au moins 800 km de voiries en terre entretenus dans les villes
			• Au moins 100 km de voiries réhabilités dans les villes
2 - Mettre en place une politique incitative de développement des moyens de transport urbain de masse	.2 - Amélioration de la gestion des réseaux et du trafic	<ul style="list-style-type: none"> • La gestion des réseaux de transports urbains s'est améliorée ; • Les zones de stationnement sont aménagées 	• Temps moyen de déplacement réduit d'au moins 50%
			• Temps d'attente d'un moyen de transport réduit d'au moins 50%
3 - Assurer une meilleure gestion des réseaux et du trafic	.3 - Amélioration du cadre institutionnel et juridique	Les modes de transport sont diversifiés	• Nombre de plates formes construites (au moins 01 dans les chefs lieux de régions et les villes de transit)
			Textes élaborés, signés et disponibles
			• Part du budget de l'Etat allouée au développement des transports urbains
			• Proportion d'entreprises ayant accès aux matériels, équipements et matériaux nécessaires pour le développement des transports urbains de masse
	.4 - Amélioration des ressources humaines, financières et matérielles	Les ressources humaines, financières et matérielles sont améliorées	• Taux d'accroissement des ressources humaines, financières et matérielles au cours des cinq ans

AXES D'INTERVENTION	AXES STRATEGIQUES (AS)	PROGRAMMES	OBJECTIFS SPECIFIQUES DSCE POUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN
<p>.1 - Développement de l'offre d'infrastructures de transports urbains</p> <p>.2 - Amélioration de la gestion des réseaux et du trafic</p> <p>.3 - Amélioration du cadre institutionnel et juridique.</p>	<p>AS.2 - Développement des infrastructures de transport urbain</p> <p>AS.3 - Amélioration du cadre institutionnel et juridique</p>	P.1 : Amélioration du cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> • Intensifier les investissements dans le secteur des infrastructures • Promouvoir la création des emplois décents • Promouvoir la mutation et la professionnalisation des services • Assurer une plus grande participation des populations • Renforcer la sécurité des personnes et des biens • Affermir la décentralisation
		P.2 : Entretien des infrastructures de transports urbains	
		P.3 : Réhabilitation des infrastructures de transports urbains	
		P.4 : Construction des infrastructures de transports urbains	
<p>4 - Amélioration des ressources humaines, financières et matérielles</p>	<p>AS.4 - Amélioration des ressources humaines, financières et matérielles</p>	<p>Programmes supports</p>	

CONTRAINTES OU OBSTACLE

- Lenteur dans la mise en place des financements des partenaires au développement ;
- Difficultés des PME d'accès au financement ;
- Procédures de paiement des acomptes très longues ;
- Capacité technique et matériel limitée pour les entreprises locales du secteur.

ATTRAITES :

-
- Commande publique de plus en plus importante avec l'appui des partenaires au développement