



Mobilise
Your City

Accélérer la Transformation de la mobilité urbaine au Cameroun

MobiliseDays Cameroun, Juin 2016, Yaoundé



Accélérer la Transformation de la mobilité urbaine au Cameroun

MobiliseDays Cameroun, Juin 2016, Yaoundé

Ce document a été réalisé sous la supervision de l'Agence Française de Développement (AFD) qui en a confié la réalisation à l'association CODATU. Maël Martinie (CODATU) a coordonné la rédaction de l'ouvrage. Maël Martinie, Julien Allaire, Stephany Muñoz Dot (CODATU), Étienne Lommet et Pablo Salazar Ferro (consultants) ont contribué à la rédaction du présent document. Merci à François Carcel (AFD) pour ses commentaires et relectures attentives, ainsi qu'à l'équipe AFD Cameroun, en particulier Sylvain Clément et Benjamin Fouin pour leur appui à Yaoundé. Merci enfin à Jean-Charles Crochet (consultant) qui a fourni de précieux éléments sur le contexte camerounais en matière de mobilité urbaine.

L'Agence Française de Développement (AFD), institution financière publique qui met en œuvre la politique définie par le gouvernement français, agit pour combattre la pauvreté et favoriser le développement durable. Présente sur quatre continents à travers un réseau de 75 bureaux, l'AFD finance et accompagne des projets qui améliorent les conditions de vie des populations, soutiennent la croissance économique et protègent la planète. En 2015, l'AFD a consacré 8,3 milliards d'euros au financement de projets dans les pays en développement et en faveur des Outre-mer. Pour plus d'informations : www.afd.fr

CODATU réunit les différents acteurs du transport et de la mobilité urbaine : collectivités locales et ministères, universités et instituts de recherches, entreprises du secteur et consultants individuels. L'association est née en 1980, suite à la conférence mondiale sur les transports urbains organisée à Dakar. Elle a vocation à dynamiser les échanges de savoirs et de savoir-faire afin de favoriser la mise en œuvre de politiques de mobilité urbaine soutenable dans les villes des pays en développement. Elle organise des conférences internationales, propose des formations aux décideurs des pays du Sud et publie régulièrement des ouvrages sur le thème du transport urbain. Par ailleurs, CODATU appuie la coopération entre pouvoirs locaux dans le domaine des transports et de la mobilité urbaine. Pour plus d'informations : www.codatu.org

Le Ministère de l'Urbanisme et du Développement Urbain (MINH DU) et le Ministère des Travaux Publics (MINTP), partenaires historiques de l'AFD au Cameroun, ont manifesté leur intérêt pour travailler avec l'AFD sur le secteur du transport urbain dans un contexte de forte croissance urbaine des villes camerounaises et également en perspective de l'accueil de la Coupe d'Afrique des Nations (CAN) par le Cameroun en 2019. En réponse à cette demande, l'AFD a rassemblé ses partenaires camerounais du secteur transport, dans le cadre d'un atelier tenu à l'agence AFD Yaoundé le 9 février 2016, pour présenter ses activités dans le domaine du transport urbain ainsi que l'initiative MobiliseYourCity à laquelle elle participe activement en tant que partenaire fondateur. L'intérêt des partenaires pour approfondir ces échanges ainsi que pour rejoindre l'initiative MYC, ont conduit l'AFD et le MINH DU à concevoir un événement national, ambitieux pour poursuivre et renforcer cette dynamique.

Un Séminaire National sur la Mobilité Urbaine a donc été organisé, les 28 et 29 juin 2016 à Yaoundé, à l'initiative conjointe du Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINH DU) et de l'AFD, qui en a assuré le financement. Son organisation a été confiée à CODATU.

L'objectif de ce séminaire qui s'est déroulé sous le patronage de SE Jean-Claude Mbwentchou, Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain, était de préparer le Cameroun et les principales agglomérations du pays, en particulier les Communautés Urbaines de Yaoundé et de Douala à rejoindre l'initiative MobiliseYourCity (MYC).

Cette initiative multi-partenaire vise à améliorer la mobilité urbaine et à réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre du transport urbain dans les pays en développement et en transition en accompagnant les villes impliquées dans leurs efforts de planification de la mobilité urbaine soutenable. Les partenaires de l'initiative soutiennent également le niveau national dans l'élaboration d'une Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine.

Pendant ces deux jours, près de 70 participants impliqués dans le transport urbain, au niveau local comme national, ont eu l'occasion d'échanger et de proposer leur vision de la mobilité urbaine pour le Cameroun et ses Communautés Urbaines.

Le présent document reprend les éléments les plus importants des présentations faites au cours du séminaire et propose un retour sur certaines des thématiques abordées comme l'intégration du transport informel ou les politiques nationales pour la mobilité urbaine. Il présente également les travaux de groupe effectués par les participants lors des différentes sessions du séminaire. Il propose, enfin, une ébauche de feuille de route nationale pour l'initiative MobiliseYourCity au Cameroun, détaillant les actions spécifiques qui pourraient être menées dans ce cadre pour accélérer la mise œuvre d'une Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine et la concrétisation de Plans pour la Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS) à Douala et à Yaoundé.

À l'occasion de ce séminaire, le gouvernement camerounais – le MINH DU, ainsi que les Communautés urbaines camerounaises ont été invités à déposer leurs candidatures pour rejoindre l'initiative MobiliseYourCity. Le MINH DU et les Communautés Urbaines de Yaoundé et Douala (CUY et CUD) ont élaboré et officiellement soumis leurs dossiers de candidatures au secrétariat MYC suite au séminaire. Après une analyse détaillée et au vu de la qualité des candidatures, les partenaires de MYC réunis le 11 novembre 2016 à Marrakech dans le cadre de la COP22 lors du premier Comité de Pilotage de l'initiative, ont validé les 3 candidatures camerounaises. Ces candidatures ont été annoncées le même jour lors de l'événement de haut niveau qui s'est tenu sur le stand France dans la zone des négociations de la COP22 pour célébrer le lancement opérationnel de l'initiative. Le Cameroun devient ainsi le premier pays, avec le Maroc, à rejoindre officiellement l'initiative MobiliseYourCity.

MobiliseYourCity en bref

MobiliseYourCity est une initiative globale pour le climat qui promeut la planification intégrée de la mobilité urbaine. Elle fait partie des 15 initiatives internationales pour le transport du Global Climate Action de l'ONU (GCA). MobiliseYourCity est soutenue par la DG Coopération internationale et développement international de la Commission Européenne (DG DEVCO), le Ministère français de la Transition Écologique Solidaire (MTES), le Fonds Français pour l'Environnement Mondial (FFEM), et le Ministère fédéral allemand de l'Environnement, de la Conservation de la Nature, de la construction et de la Sécurité Nucléaire (BMUB). L'initiative multi-partenaire a été lancée pendant la COP21 à Paris par ses partenaires fondateurs l'ADEME, l'AFD, le CEREMA, la CODATU et la GIZ. En plus de ses contributions au processus international de lutte contre le changement climatique, l'initiative contribue par ses actions à la réalisation de l'agenda 2030 de l'ONU, plus spécifiquement l'Objectif de Développement Durable 11 (ODD11) : *Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables.*

L'initiative accompagne les bénéficiaires de l'initiative dans leurs efforts pour concevoir une urbanisation et des projets de transports soutenables et sobres en carbone. Les mesures d'atténuation sont préparées par le biais d'une planification intégrée et grâce à une consultation large et précoce des différents acteurs impliqués. MobiliseYourCity supporte ses bénéficiaires dans l'élaboration du budget et la structuration de schémas de financement pour la mobilité urbaine, et dans la recherche de financements au niveau national et international pour assurer le succès de l'implémentation des projets d'amélioration de la mobilité urbaine.

MobiliseYourCity est conçue comme un partenariat global et inclusif qui ambitionne d'accompagner les partenaires bénéficiaires – i.e. les gouvernements nationaux et locaux dans les pays en développement et en transition – dans l'élaboration de Politiques Nationales pour la Mobilité Urbaine et de Plans de Mobilité Urbaine Soutenable (PNMU et PMUS, NUMP et SUMP en anglais). L'initiative propose un cadre pour de développement effectif et soutenable du transport urbain. Les objectifs de MYC pour 2020 :

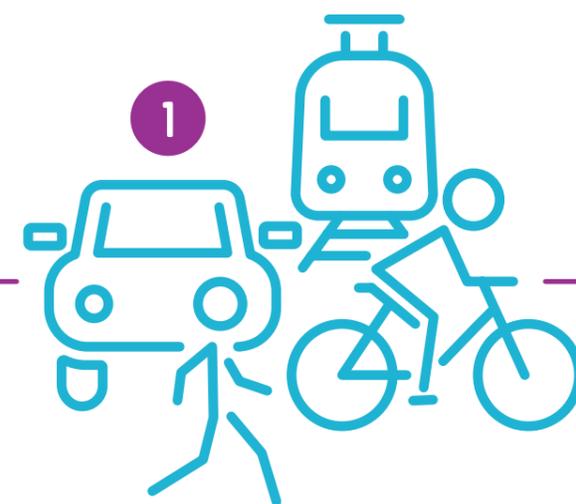
► **20 PAYS S'ENGAGENT** à mettre en œuvre une NUMP et/ou des programmes pour l'amélioration de la mobilité urbaine

► **100 VILLES / GOUVERNEMENTS LOCAUX S'ENGAGENT** à réduire de 50% les émissions de la mobilité urbaine grâce à l'élaboration et à l'implémentation d'un SUMP



sommaire

1	Les enjeux de la mobilité urbaine au Cameroun	7
	Croissance démographique et croissance urbaine au Cameroun	8
	Problématiques de la mobilité urbaine dans les Communautés Urbaines Camerounaises	9
	Un contexte institutionnel complexe	14
2	MobiliseYourCity : accompagner le Cameroun et ses villes dans une démarche de planification d'une mobilité urbaine sobre en carbone	19
	Présentation de MobiliseYourCity	20
	Les engagements climat pris par le Cameroun à la COP21 et la place des transports	21
	La CAN 2019, une opportunité pour accélérer la transformation de la mobilité urbaine	22
3	Séminaire « Planification des Transports Urbains, Outil de Développement Harmonieux des Villes »	25
	Retour d'expérience d'experts internationaux	26
	Réflexions partagées autour de trois villes camerounaises	30
	Les principaux enseignements du séminaire	35
4	MobiliseYourCity : accompagner les villes camerounaises	37
	Modalités de mise en œuvre de l'initiative au Cameroun	38
	Propositions de composantes pour le programme d'appui MYC Cameroun	40
	Modalités de mise en œuvre	41
	Points d'attention particuliers	41
5	Proposition de feuille de route pour la mise en œuvre de la Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine	43
	Stratégie pour la mobilité urbaine	44
	Éléments de réflexion sur la Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine	45
6	Annexes	49
	Liste des participants au séminaire	50
	Couverture presse	53
	Programme du séminaire	54



Les enjeux de la mobilité urbaine au Cameroun

1	Croissance démographique et croissance urbaine au Cameroun	8
2	Problématiques de la mobilité urbain dans les Communautés Urbaines Camerounaises	9
3	Un contexte institutionnel complexe	14

1 Croissance démographique et croissance urbaine au Cameroun

Le Cameroun, 25 millions d'habitants, connaît une croissance démographique rapide, comparable au reste des pays d'Afrique subsaharienne. Avec 52 % de sa population vivant dans des villes, il est le pays le plus urbanisé d'Afrique centrale.

D'ici 2020, plus des deux tiers des Camerounais vivront en milieu urbain. La structure urbaine est dominée par les deux grandes villes que sont Douala, la capitale économique (environ 2,7 million d'habitants en 2015) et Yaoundé, la capitale administrative (environ 2,5 million d'habitants en 2015). Le pays compte aussi un nombre important de villes moyennes dont quatre (Garoua, Maroua, Bamenda, et Bafoussam) approchent ou dépassent 500 000 habitants. Avec une croissance urbaine estimée entre 3 et 3,5 % par an (et jusque 6% dans les deux principales métropoles), le Cameroun se situe dans la fourchette haute des taux de croissance urbaine, par rapport à une croissance urbaine mondiale moyenne estimée à 2%.¹

D'après les récentes études réalisées pour les plans de déplacements urbains, Douala et Yaoundé verront chacune leur population augmenter de plus d'un million d'habitants d'ici 2025 pour compter respectivement 4 millions et 3,3 millions d'habitants à cet horizon.

Au-delà de Yaoundé et Douala, certaines agglomérations (Bamenda, Bafoussam, Garoua, Maroua, Kribi) connaissent une croissance particulièrement rapide (voir tableau n°1).

Communauté Urbaine	Recensement 2015	Population en 2012 (estimation)	Croissance démographique
Douala	1.907.479	2.446.945	4%
Yaoundé	1.817.524	2.440.462	5%
Bamenda	269.530	348.766	4%
Bafoussam	239.287	301.394	4%
Garoua	235.996	296.879	4%
Maroua	201.371	239.026	3%
Ngaoundere	152.698	195.603	4%
Kumba	144.268	173.049	3%
Nkongsamba	104.050	111.142	1%
Bertoua	88.461	104.838	3%
Limbe	84.223	98.329	2%
Kribi	59.928	80.957	5%
Ebolowa	64.980	76.885	3%
Edea	66.981	73.128	1%

Tableau n°1 : Rythmes de croissance démographique des différentes Communautés Urbaines entre 2005 et 2012
Source : Institut National de la Statistique du Cameroun

¹ Banque Mondiale

Ainsi, pour toutes les villes du Cameroun et particulièrement pour Douala et Yaoundé, **la rapide croissance démographique va renforcer la pression sur les services essentiels, dont le transport urbain**. La consommation d'espace, et donc la longueur des déplacements vont augmenter, ce qui induira une hausse continue des besoins en infrastructures et services de transport. La croissance du territoire urbain de Douala va par exemple nécessiter le développement d'environ 1 000 ha additionnels par an dans les dix prochaines années, et celui de Yaoundé 650 ha par an.

La maîtrise et l'encadrement du développement urbain constituent des défis majeurs pour les pouvoirs publics. Les caractéristiques du développement de Douala mentionné dans les commentaires faits dans son plan directeur d'urbanisme (2012, p.12) concernent les deux agglomérations majeures du pays :

- ▶ Pourcentage très important du territoire urbain qui subit une occupation anarchique du sol ;
- ▶ Enclavement des quartiers populaires et pénurie de voiries tertiaires ;
- ▶ Saturation des zones industrielles et implantations de plus en plus anarchiques sur des terrains souvent inappropriés.

Les difficultés de gestion de l'espace public et le manque d'organisation des transports en commun qui réduisent l'efficacité de la mobilité urbaine dans les deux villes sont directement liés à la dynamique non maîtrisée de croissance de ces agglomérations. Dans ce contexte, il est indispensable d'aborder ces problématiques en termes d'intégration entre la planification de la forme urbaine et celle du transport afin de réduire l'écart encore significatif entre les deux. Ainsi, l'insuffisance de dialogue entre, d'une part, la forme et la structure du territoire et, d'autre part, les services de mobilité, exacerbe la problématique du transport urbain. Il est avant tout nécessaire de **créer les conditions pour une intégration viable entre l'urbanisme et le transport**. Ce besoin se traduit par la **nécessité d'amorcer des démarches de planification plus opérationnelles** que celles aujourd'hui à l'œuvre dans les villes camerounaises. Il est également indispensable de **réduire les délais de planification** (de l'urbanisme et des transports) afin de pouvoir répondre aux enjeux du développement rapide de ces agglomérations et à terme de le maîtriser.

2 Problématiques de la mobilité urbaine dans les Communautés Urbaines Camerounaises

UN PARC DE VÉHICULES TRÈS ÂGÉ

Le rythme de croissance du parc de véhicules est très rapide. Ce sont les motos et les véhicules particuliers qui connaissent la croissance la plus importante. Le parc de véhicules est concentré dans les deux grandes métropoles du pays. Ainsi, 37 % du parc automobile national est enregistré dans la ville de Yaoundé. Selon le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la capitale camerounaise, ce parc automobile compte une large proportion de taxis (37 % en 2010). Ce sont avant tout de vieux véhicules d'occasion importés d'Europe – en 2002, l'âge moyen était de 14 ans à Yaoundé – d'une capacité maximale de 5 places et des minibus de 10 à 14 places. Une comparaison internationale présentée ci-dessous (tableau n°2) montre que, en 2008, Douala avait aussi un des parcs de transport public les plus âgés de la région. Le transport de marchandises n'échappe pas la règle et la flotte de camions est constituée elle aussi de véhicules très anciens.

Pour décourager l'importation de véhicules trop âgés qui sont une source de pollution atmosphérique et d'insécurité routière importante, le gouvernement a introduit une réduction des tarifs douaniers pour les véhicules dont l'âge est inférieur à 6 ans, mais cette mesure n'a pas eu beaucoup de succès. Les véhicules particuliers, qui prennent une part de plus en plus importante dans le parc automobile camerounais, sont en revanche majoritairement plus récents.

Ville (Pays)	Âge moyen bus	Age moyen minibus
Douala (CAM)	15 ans	15-20 ans
Abidjan (CIV)	7 ans	15 ans
Accra (GHA)	1-2 ans	15-20 ans
Bamako (MAL)	17 ans	15 ans
Conakry (GUI)	20 ans	10-15 ans
Dar es Salaam (TZN)	N'existe pas	15 ans
Kampala (UGA)	N'existe pas	10-15 ans
Kigali (RWA)	4 ans	15 ans
Kinshasa (CON)	2 ans	15-20 ans
Ouagadougou (BFA)	5 ans	N'existe pas

Tableau n°2 : Âge moyen des parcs de transport public en Afrique Subsaharienne en 2008
Source : Kumar & Barrett, 2008 : Stuck in Traffic. The World Bank.

UNE CONGESTION DE PLUS EN PLUS IMPORTANTE

Il existe de nombreuses zones de congestion sur la voirie primaire à Yaoundé et Douala, tout particulièrement aux heures de pointe, ce qui rallonge considérablement les temps de parcours et les rend très peu fiables. Ils peuvent ainsi être multipliés par deux du fait notamment de l'augmentation rapide du nombre de véhicules (2 et 4 roues). Ce sont surtout les intersections et les principaux giratoires qui posent problème. La congestion s'accumule alors à partir de ces points de blocages.

Les raisons de la congestion sont multiples et diverses, mais on peut citer en particulier l'indiscipline des conducteurs, le faible contrôle par la police, le manque de signalisation lumineuse ou la mauvaise programmation des feux tricolore (quand elle existe), la mauvaise gestion des giratoires, le stationnement anarchique des véhicules, la mauvaise localisation des zones d'embarquement et de débarquement des passagers du transport public, et l'occupation des chaussées par les marchés et vendeurs informels.

Pour le moment, la congestion ne résulte donc pas tant d'un problème de capacité intrinsèque du réseau viaire que de l'utilisation non maîtrisée de ce réseau. Dans quelques cas plutôt rares, l'état de la voirie est dégradé et il en résulte un manque de capacité.

Il faut noter qu'à Yaoundé, plus de 50% du trafic automobile est souvent constitué de taxis collectifs. À Douala, les motos-taxis sont les plus grands utilisateurs de la chaussée. Taxis collectifs et mototaxis représentent donc le plus grand pourcentage de véhicules du parc du transport artisanal de chacune des deux villes et ils présentent les caractéristiques d'exploitation typiques de ce type de mode de transport : des lignes très longues qui convergent vers les centres d'activités et un transport peu efficace (y compris la « guerre du centime » qui en résulte – pression des prix à la baisse), ce qui renforce la congestion des centres urbains.

La concurrence – souvent déloyale – entre véhicules et une conduite hasardeuse ralentissent le trafic, ce qui entraîne un encombrement supplémentaire de la voirie et contribue à limiter les déplacements de tous les modes qui partagent ces espaces. Il en résulte un gaspillage de carburant, les moteurs des véhicules coincés dans les embouteillages tournant à l'arrêt, et une perte de temps pour les usagers, ce qui réduit de manière significative le développement économique des métropoles. La dimension économique n'est pas la seule externalité négative de la congestion des villes camerounaises. En effet, les deux-roues ainsi que les véhicules d'occasion importés – essentiellement destinés au transport artisanal – accentuent la pollution atmosphérique, rendant certains axes particulièrement irrespirables. De plus, toutes les villes camerounaises sont confrontées au problème de l'insécurité routière avec des taux d'accidents particulièrement élevés (avec 6136 décès en 2013, soit 26,7 décès/100 000 habitants le Cameroun se situe au 21^{ème} rang des pays comptabilisant le plus grand nombre de morts sur les routes par rapport à sa population, d'après l'OMS). Ces très mauvais chiffres sont directement liés à la hausse du nombre de véhicules en circulation et se traduisent concrètement par un coût humain et économique énorme pour le pays, estimé à 200M de USD, soit 1% du PIB d'après la Banque Africaine de Développement.² Si la sécurité routière a été érigée en priorité nationale par le gouvernement, beaucoup reste à faire dans ce domaine (financement, formation, contrôle technique...) et la mobilisation doit être maintenue pour réduire le nombre de victimes sur les routes camerounaises. Enfin, le transport de marchandises contribue aussi largement à la congestion, à la pollution et à l'insécurité routière en milieu urbain, et doit impérativement être intégré aux projets destinés à améliorer la mobilité urbaine.

UN RÉSEAU DE VOIRIE À DÉVELOPPER ET À AMÉNAGER

Des investissements majeurs ont été faits ces vingt dernières années dans le réseau viaire primaire et secondaire à Yaoundé et Douala et ce réseau est relativement développé, surtout dans les zones centrales. On constate toutefois un manque de pénétrantes et de rocade qui permettraient aux flux régionaux et internationaux de contourner les centres villes déjà encombrés. En 2015, un programme national d'investissement a permis de développer des infrastructures nouvelles. 27 155 km de voiries urbaines goudronnées ont été construites ou réhabilitées dans une dizaine de villes et les travaux se poursuivent dans une trentaine de villes.

L'investissement dans la voirie tertiaire reste indispensable pour desservir efficacement les quartiers périphériques. Une étude réalisée à Douala en 2009³ propose de construire des voies tertiaires carrossables dans tous les quartiers de la ville pour que toutes les habitations soient situées à moins de 250 m d'une voie. Cette « desserte servirait de support aux différents réseaux et infrastructures (eau potable, électricité, transports publics, enlèvement des déchets, téléphonie, éclairage public) », ce qui permettrait de développer conjointement l'offre de voirie et celles d'équipements publics.

Il faut noter que les conditions de déplacement des piétons rendent la circulation automobile encore plus complexe. En effet, l'absence de trottoirs ou leur inadaptation aux besoins des piétons dans certaines zones de la ville, ainsi que l'occupation quasi systématique des trottoirs existants par des commerçants, rendent le déplacement des piétons malaisé voire impossible, et dangereux, en tout état de cause. De manière générale, les conditions pour les déplacements piétons ne sont pas acceptables. Les cyclistes subissent aussi des conditions insatisfaisantes : aucune ou très peu d'infrastructures et d'aménagements leur sont dédiés. Les piétons et les vélos se retrouvent donc sur la chaussée et partagent cet espace avec les modes motorisés, ce qui contribue à la désorganisation de la circulation donc à la congestion et augmente l'insécurité routière, en particulier pour les usagers les plus vulnérables.

² Voir p.29 http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Events/ATFForum/La_Securite_routiere_en_Afrique_-_Banque_africaine_de_developpement.pdf

³ Cities Alliance, Stratégie de développement de la ville de Douala et son aire métropolitaine, décembre 2009, p.21.

DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PUBLIC EN DÉFICIT CHRONIQUE

En 1987, l'État camerounais a été obligé de suivre un plan d'ajustement structurel suite à la crise économique de 1986. La Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC), créée en 1973 et qui avait comme objectif de proposer des services de transport collectif par bus à Douala et Yaoundé, profitait initialement d'un monopole du transport public. Une période initiale prospère n'a pas été suffisante pour garantir sa réussite. Sans réelle concurrence sur son aire d'exploitation, la SOTUC était inefficace en termes d'exploitation et d'organisation interne. Avec un parc total de 109 bus répartis entre les deux villes, la société a fait les frais du programme d'ajustements structurels (baisse des dotations financières) et de la concurrence d'un transport artisanal en plein essor qui venait combler les lacunes de la SOTUC. En effet, société d'économie mixte constituée de l'État Camerounais et du Groupe Renault Véhicules Industriels, la SOTUC s'est vue directement affectée par la perte des subventions de l'État qui l'aidaient à maintenir son équilibre financier. Au moment de sa liquidation, la SOTUC comptait une dette de plus de 60 milliards de FCFA⁴ et n'absorbait que 5% de la demande en transport public. Elle a cessé ses activités en 1995 et le secteur a alors été libéralisé. Dès 1993, conséquence des politiques de libéralisation du transport public, il est devenu très facile de disposer d'autorisations pour des opérateurs de transport urbain.⁵

Les taxis collectifs sont alors devenus la seule offre de transport public à disposition de la population, tandis que les sociétés qui tentaient de développer une offre institutionnelle ne parvenaient pas à maintenir une rentabilité économique. Par exemple, la société Tic le Bus a été créée en 2006 à Yaoundé avec 48 véhicules, auxquels 30 nouveaux bus se sont ajoutés l'année suivante. Elle a hérité des installations de l'ancienne SOTUC. En 2015, Tic le Bus comptait moins de dix véhicules opérationnels et seules deux lignes sur dix demeurent.⁶ En effet, plusieurs problèmes ont été identifiés pour expliquer la nette dégradation des performances de la compagnie : le choix prématuré d'un opérateur (les autorités se seraient précipitées après plusieurs appels d'offre infructueux), la gestion interne inefficace (15 employés par bus en moyenne)⁷ et des politiques de tarifs très bas accompagnées d'une insuffisance des subventions publiques.

À Douala, la Société Camerounaise de Transport Urbain (SOCATUR) a mis en circulation en 2001 une trentaine de bus de grande capacité sur huit lignes.⁸ Elle reste plus importante que celle de Yaoundé, mais la compagnie n'assure que 0,5% des déplacements urbains.⁹ Étant donné que les tarifs sont contrôlés par le gouvernement et maintenus à un niveau relativement bas – le coût maximal d'un trajet étant de 150 FCFA¹⁰ et qu'elle ne bénéficie d'aucun soutien financier, il reste très difficile d'investir dans le développement de la flotte de véhicules en l'état actuel des choses.

Ces sociétés se retrouvent alors dans un cercle vicieux où les recettes tarifaires ne parviennent pas à couvrir les dépenses d'exploitation et elles ne disposent pas de ressources financières pérennes qui leur permettent d'investir dans du matériel roulant. Par ailleurs, en l'absence de voies réservées, les bus se retrouvent bloqués dans la congestion et deviennent moins attractifs aux yeux des usagers.

⁴ Louis Herbert Batono, Articulation urbanisme-transport : Quelle démarche pour améliorer les performances des réseaux en Afrique ? Le cas du futur réseau de transport public urbain de Yaoundé. Mémoire de Master. Master II Transport et mobilité durable dans les villes africaines. Lomé, Togo. 2016.

⁵ Daniel Ekwalla E. Bouma, Transport pluriel et productivité : cas de la ville de Douala au Cameroun, Conférence CODATU X, Lomé, novembre 2012, p. 298.

⁶ Cameroun – Transport public urbain : après la Sotuc, la société le Bus en faillite, Camerpost, publié le 14 mai 2015, consulté le 5 juin 2016, <http://www.camerpost.com/cameroun-transport-public-urbain-apres-la-sotuc-la-societe-le-bus-en-faillite-14052015/>.

⁷ Louis Herbert Batono, Articulation urbanisme-transport : Quelle démarche pour améliorer les performances des réseaux en Afrique ? Le cas du futur réseau de transport public urbain de Yaoundé. Mémoire de Master. Master II Transport et mobilité durable dans les villes africaines. Lomé, Togo. 2016.

⁸ Daniel Ekwalla E. Bouma, 2012, p. 298.

⁹ Hervé Wabo, Contribution à l'amélioration des transports et de la mobilité urbaine à Douala : Une démarche d'optimisation de la voirie et de la circulation. Mémoire de Master. Master II Transport et mobilité durable dans les villes africaines. Lomé, Togo. 2016.

¹⁰ Communauté Urbaine de Douala, « Se déplacer à Douala », consulté le 25 juin 2016, <http://www.douala-guide.net/douala-agences.html>

LA PLACE PRÉPONDÉRANTE DU TRANSPORT ARTISANAL

Le transport artisanal, plus flexible que le transport institutionnel, a pris la place comme mode de transport public le plus utilisé. Il pallie les déficiences voire l'absence de réseau de bus institutionnel, laissant la place aux taxis collectifs (à Yaoundé) et aux moto-taxis (à Douala) qui, grâce à leurs avantages intrinsèques – flexibilité, adaptabilité aux besoins existants et nouveaux, et bonne couverture territoriale – continuent à se développer. Ainsi dans le cas de Yaoundé, quand 2 % des déplacements sont effectués par l'entreprise Tic le Bus, les deux-tiers des déplacements sont réalisés en taxi collectif. Il y a très peu de taxis classiques (« à la course »), la majeure partie des taxis étant des taxis collectifs qui desservent des parcours plus ou moins définis, obligeant souvent les usagers à changer plusieurs fois de véhicule aux principaux carrefours de la ville pour atteindre leur destination finale, ce qui renchérit d'autant le coût d'un trajet et rallonge considérablement les temps de parcours.

Ceci étant dit, le prix d'une course est relativement bas. Cependant, à cause du mode opératoire des taxis collectifs, les temps d'attente peuvent être longs et, à cause de la congestion, les vitesses commerciales sont très faibles. Ces dernières années, les moto-taxis sont devenus un mode de déplacement de plus en plus populaire, surtout dans les grandes villes comme Douala et Yaoundé (ils sont cependant interdits de circulation dans le centre de Yaoundé). Dans la Communauté Urbaine de Douala on trouve plus de 100 000 moto-taxis, et ce chiffre ne cesse d'augmenter, le coût d'acquisition des deux roues étant relativement bas, environ 400 000 FCFA.¹¹ Les motos taxis peuvent être rapides mais leur confort est rudimentaire, la sécurité des usagers inexistante et ils ne permettent pas le transport de colis. Leur intérêt réside également dans la desserte des quartiers périphériques où les voitures ne peuvent pas circuler (voirie impraticable voire inexistante).

UN SYSTÈME DE TRANSPORT COÛTEUX POUR LES POPULATIONS

À peu près proportionnel à la distance, le prix des moto-taxis, qui est plus élevé que celui d'un taxi partagé, peut s'avérer élevé pour de longs déplacements. De plus, les habitants des quartiers périphériques sont souvent obligés de payer au minimum deux fois par trajet, voire plus. Il faut, a minima, prendre un moto-taxi pour sortir du quartier, puis un, voire deux taxis collectifs pour que l'utilisateur puisse atteindre sa destination finale.

En taxi collectif, le prix moyen d'une course à Yaoundé se situe entre 200 et 250 FCFA. Il faut noter qu'un déplacement nécessite, la plupart du temps, au moins un changement, ce qui veut dire que le coût moyen d'un trajet est d'environ 500 FCFA, donc 1000 FCFA pour un trajet aller-retour. Le salaire mensuel minimum au Cameroun depuis 2014 est de 36 270 FCFA, ce qui veut dire qu'il n'est pas rare, pour une personne qui gagne le salaire minimum, de dépenser près de la moitié de son salaire pour ses déplacements domicile-travail.

LA MARCHÉ À PIED, UNE OBLIGATION POUR LA MAJEURE PARTIE DE LA POPULATION

En ville, les Camerounais se déplacent majoritairement à pied, par obligation plus que par choix, parfois sur de longues distances, n'ayant pas les moyens de payer les transports en commun. La marche à pied est rendue difficile par le mauvais état des trottoirs voire leur absence, la discontinuité des cheminements, l'utilisation anarchique de l'espace public (commerces de toutes sortes, voitures stationnées, etc.), et les traversées difficiles des grands axes. Le long des axes principaux et dans le centre-ville, les chaussées sont bien équipées de trottoirs ; mais ce n'est pas le cas du reste du réseau viaire où l'aménagement des rues ne prévoit pas nécessairement la construction de trottoirs le long des axes secondaires et des voies en périphérie.

¹¹ Georges Dougueli, Cameroun – Motos-Taxis : Douala, en roues libres, Camerpost, publié le 21 novembre 2015, consulté le 6 juin 2016, <http://www.camerpost.com/35446-2/>.

Ainsi, le PDU de Yaoundé mentionne le manque cruel d'infrastructures piétonnes dans le réseau secondaire et tertiaire. Sans espaces dédiés aux piétons et aux modes non-motorisés, les usagers sont obligés de partager la chaussée avec les modes motorisés, ce qui induit des conflits dans l'usage de la route et augmente le risque d'accident.

La sécurité routière est donc un réel enjeu (voir plus haut), tout comme le déplacement difficile des personnes à mobilité réduite. Lors de la conception puis la construction des dernières infrastructures en date, les aménagements pour les usagers à mobilité réduite (personnes lourdement chargées, personnes en situation de handicap, personnes âgées, enfants) n'ont pas été pris en compte, ce qui complique un peu plus encore les conditions dans lesquelles ils se déplacent.

ET LE VÉLO ?

Le vélo reste quant à lui très minoritaire, peut-être à cause de la topographie de Yaoundé (collines) et du climat de Douala (équatorial). Cependant, il semble plus probable que l'absence de toute infrastructure dédiée (pistes cyclables) et la dangerosité de la circulation aient raison des plus téméraires. On pourrait pourtant imaginer que le vélo représente une alternative viable (notamment financièrement) pour la vaste majorité des Camerounais qui n'a pas d'autre choix que de se déplacer à pied.

3 Un contexte institutionnel complexe

UNE STRUCTURATION À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Les Communautés Urbaines (CU) ont vu le jour au Cameroun en 1987¹². En 1996,¹³ la notion de décentralisation est introduite dans la législation camerounaise pour être renforcée en 2004.¹⁴ Cette loi fixe les règles générales applicables en matière de transfert de compétences de l'État aux collectivités territoriales.

Les Communautés Urbaines dont le périmètre est métropolitain sont dotées d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière. Elles gèrent, sous tutelle de l'État, les affaires locales en vue du développement économique, social et culturel de leurs populations. Elles assurent l'animation du cadre de vie, et le fonctionnement des équipements collectifs relève également de leur responsabilité. Chaque Communauté Urbaine est sous l'autorité d'un Délégué du Gouvernement, nommé par décret du Président de la République.

Ce sont les Communautés Urbaines qui sont compétentes en matière de mobilité urbaine ainsi que d'urbanisme et d'aménagement urbain. Elles sont également compétentes en matière de gestion de l'entretien de la voirie principale et de la signalisation routière, de la circulation et du stationnement.

L'EXISTENCE NOTABLE DE PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Les lois de 2004¹⁵ définissent différents outils destinés à réglementer le développement urbain (le Plan Directeur d'Urbanisme, le Plan d'occupation des sols, le Plan de Secteur, le Plan Sommaire d'Urbanisme).

¹² Loi 87/015 du 15 Juillet 1987, portant création des communautés urbaines.

¹³ La loi 96/06 du 18 janvier portant sur la révision de la Constitution du 2 juin 1972.

¹⁴ La loi 2004/017 du 22 juillet 2004 portant orientation de la décentralisation.

¹⁵ Loi n° 2004/003 du 24 avril 2004 portant régissant l'urbanisme au Cameroun ; Loi N°2004/018 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux communes.

Les CU de Douala (CUD) et de Yaoundé (CUI) ont développé des Plans de Déplacements Urbains (PDU) pour répondre à ces exigences. Pour Yaoundé, le groupement Louis Berger et Béta Consult a produit ce PDU en 2010 ; pour Douala, le cabinet Louis Berger a produit une étude en 2009. Ces documents ont pour objectif d'améliorer la mobilité urbaine, de réduire les temps de déplacements, d'améliorer l'accessibilité aux quartiers périphériques, de développer des réseaux de transport collectifs et d'améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la voirie.

Un ensemble d'actions a été identifié pour permettre de répondre aux enjeux de la mobilité mais les délais de réalisation sont trop longs, surtout vu le fort taux de croissance des villes. De plus, comme la plupart des pays et des villes de la région, les ressources financières pour réaliser ces actions sont limitées et les responsables locaux doivent souvent faire des arbitrages entre répondre aux urgences et répondre aux enjeux sur le long terme. Le passage de la planification à la mise en œuvre des politiques et des projets dans un délai raisonnable est ainsi un enjeu majeur pour les deux métropoles.

Enfin, si les enjeux en matière de transport urbain sont cruciaux dans les deux principales CU, il est indispensable d'anticiper les difficultés à venir dans les autres CU et de leur permettre dès à présent, via les PDU, de définir une stratégie de mobilité urbaine.

UNE RÉPARTITION DES COMPÉTENCES QUI RESTE À CLARIFIER

Les compétences en matière de transport urbain sont réparties entre les administrations de la manière suivante^{16 17} :

► Le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU) : élabore et met en œuvre des stratégies d'amélioration de la circulation et de gestion des infrastructures dans les grands centres urbains. La politique nationale en matière de services urbains fait aussi partie de ses prérogatives.

► Le Ministère des Transports (MINT) : est chargé du développement des modes de transport hors des CU dont il assure le contrôle et l'organisation. Gère également les licences de taxis et des transporteurs, délivre les permis de conduire.

► Les Communautés Urbaines : sont responsables de l'organisation et de la gestion des transports publics urbains, des sociétés d'autobus, exploitants de minibus, de taxis, des services de transport et moto-taxis et des fournisseurs de services automobiles.

► Les Communes d'arrondissement : gèrent les services de proximité et perçoivent les droits liés à l'activité de transport.

► La Police et Gendarmerie : sont affectées au contrôle et à l'application de la réglementation.

¹⁶ Louis Freddy Etoundi, Arnaud Ndzana et Valérie Ongolo, « La mise en œuvre du plan de déplacements urbains de Yaoundé : Enjeux, contraintes et méthodes », Conférence CODATU XV, Addis Abeba : octobre 2012 p. 7-8.

¹⁷ Louis Berger, "Plan de transport et de déplacements de la ville de Douala", Communauté Urbaine de Douala, 2010, p. 2.

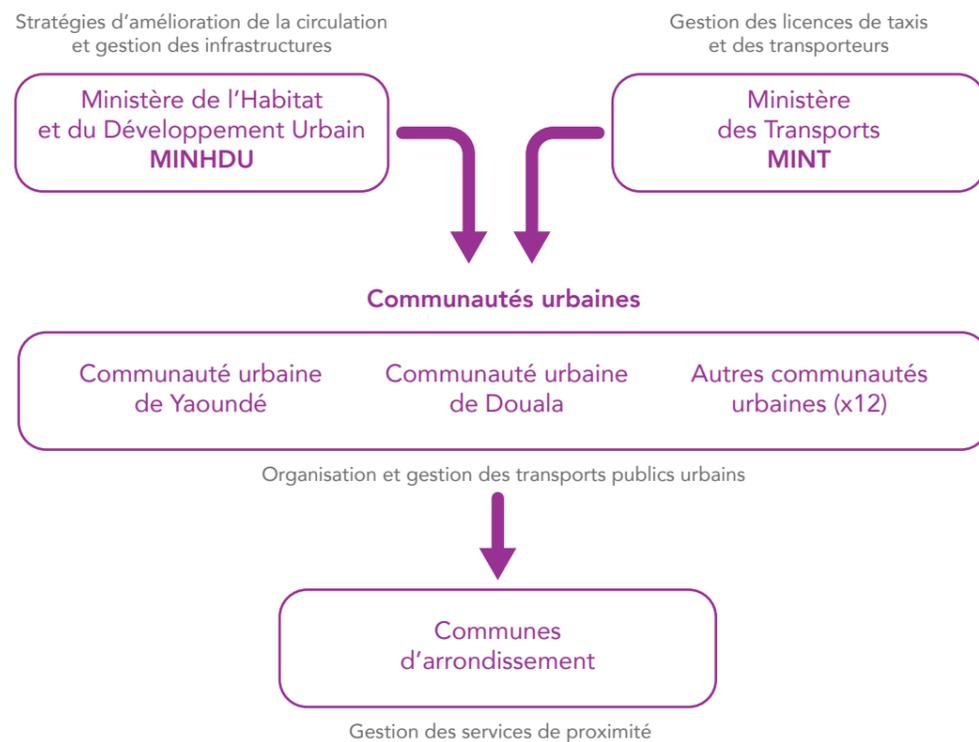


Figure 1 : Les principales institutions en charge du transport urbain au Cameroun

Malgré une répartition qui semble claire, on constate un problème de coordination entre les différentes administrations compétentes pour les activités de transport. Par exemple, le Ministère des Travaux Publics (MINTP) conserve des prérogatives sur les projets et travaux d'infrastructure pour le transport urbain dans les CU. Les PDU de Douala et de Yaoundé mentionnent le besoin de créer une Autorité Organisatrice de Transport (AOT) pour définir précisément les prérogatives des différents acteurs en matière de transport urbain. Le transfert de compétences vers les CU ainsi que la mise en œuvre d'instances de concertations pourrait permettre de simplifier et clarifier le processus de prise de décision et la réalisation effective des projets de transport urbain, tout en évitant le chevauchement des responsabilités.

UNE ABSENCE DE RESSOURCES FINANCIÈRES PÉRENNES

Il n'existe pas à l'heure actuelle de ressources pérennes destinées à financer le transport urbain et particulièrement le transport public. La fiscalité est d'ailleurs clairement à l'avantage des véhicules motorisés individuels. En février 2008, des émeutes ont eu lieu suite à une augmentation du prix des carburants. Dans cette situation de crise où plusieurs dizaines de personnes sont décédées, le gouvernement a été contraint de geler le prix du carburant à la pompe. Le carburant est à présent subventionné et représente un coût important pour le budget de l'État : sur la période 2009-2012 le coût de cette subvention est estimé par le FMI à 944 milliards FCFA, soit 7,3 % du produit intérieur brut (PIB), alors même que les CU manquent cruellement de sources de financement pour le transport collectif.

UN FORT BESOIN DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

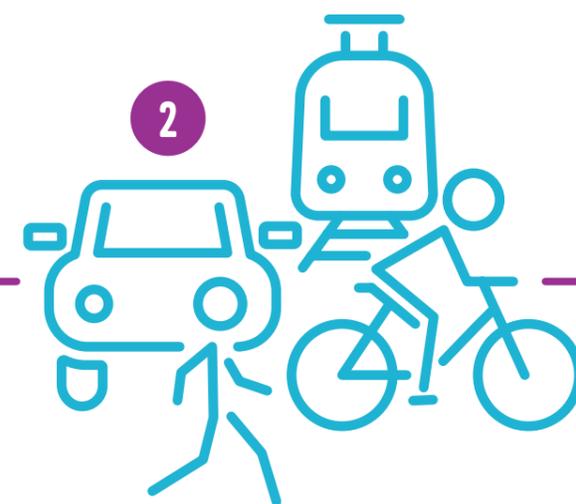
Les formations en matière d'urbanisme et de planification du transport dispensées au Cameroun sont ne sont pas toujours adaptées et les professionnels camerounais n'ont pas toujours le niveau de compétences nécessaire pour mener à bien des politiques de mobilité urbaine. Trop souvent, l'ingénierie civile reste le moteur des grands projets d'infrastructure qui ne répondent pas nécessairement aux besoins en transport et mobilité des usagers mais qui structurent néanmoins le développement urbain. Le rôle structurant des systèmes de transport public pour la ville camerounaise est donc souvent réduit à la construction d'infrastructures lourdes, ce qui ne permet pas d'appréhender la situation d'un point de vu global. La meilleure prise en compte des problèmes de transport dans les villes camerounaises passe par l'intégration urbanisme-transport, ce qui implique l'indispensable pluridisciplinarité des personnes en charge de la mobilité urbaine. La création d'équipes regroupant plusieurs profils complémentaires (ingénieurs, urbanistes, sociologues, etc.) et de cursus de formation pluri-disciplinaires doit permettre de développer un écosystème camerounais des transports urbains fertile, à même de proposer des schémas de fonctionnement cohérents qui contribuent au développement économiques des CU et capable de répondre efficacement aux attentes de la population en matière de transport urbain.

EN BREF...

Les systèmes de transport urbain des villes du Cameroun, et en premier lieu de Douala et Yaoundé, s'avèrent peu efficaces. **Ils doivent donc être repensés pour permettre d'améliorer les conditions de mobilité des populations.** Les Plans de Déplacements Urbains ont un rôle majeur à jouer pour identifier, à l'échelon métropolitain, les enjeux et les actions à mener.

Toutefois, **leur mise en œuvre nécessite un cadre national favorable susceptible d'accompagner les CU dans leur réalisation, dans le respect des grands principes de la mobilité urbaine soutenable.** Le développement d'une politique nationale consacrée à la mobilité urbaine au Cameroun, combinée avec le renforcement des capacités techniques et financières, revêt en effet un enjeu majeur pour permettre aux villes de jouer leur rôle de moteur de la croissance économique.

Dans le même temps, une telle politique doit permettre l'amélioration de la sécurité routière, contribuer à réduire la pollution de l'air, diminuer les consommations de carburant et atténuer les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). In fine, c'est une amélioration globale de la qualité de vie dans les métropoles camerounaises qui est visée. Ce défi concerne tout particulièrement Douala et Yaoundé qui doivent répondre dans les plus brefs délais aux besoins actuels et futurs en matière de mobilité des populations dans ces deux grandes métropoles. De nombreuses actions sont mentionnées dans les PDU finalisés en 2009 et 2010 par ces deux Communautés Urbaines, mais bien peu ont encore été mises en œuvre à ce jour.



MobiliseYourCity : accompagner le Cameroun et ses villes dans une démarche de planification d'une mobilité urbaine sobre en carbone

- | | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Présentation de MobiliseYourCity | 20 |
| 2 | Les engagements climat pris par le Cameroun à la COP21 et la place des transports | 21 |
| 3 | La CAN 2019, une opportunité pour accélérer la transformation de la mobilité urbaine | 22 |

1 Présentation de MobiliseYourCity

MobiliseYourCity¹⁸ est une initiative multi-partenaire qui rassemble entre autres acteurs l'AFD et CODATU. Ce programme vise, d'ici 2020, à accompagner 100 villes dans 20 pays en développement dans leur démarche de planification de la mobilité urbaine soutenable. L'initiative a été lancée en décembre 2015 lors de la COP21 avec le soutien des gouvernements français et allemand.

Elle vise, **au niveau local**, à soutenir les villes dans leurs efforts pour élaborer ou réviser un **Plan pour la Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS)** qui permettra à terme de réduire les émissions de CO2 du transport urbain mais aussi la congestion, la pollution de l'air et la mortalité routière pour rendre les villes camerounaises plus agréables à vivre, plus inclusives et compétitives économiquement.

Au niveau national, les partenaires de MobiliseYourCity accompagnent les autorités en charge de la mobilité urbaine dans l'élaboration d'une **Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine (PNMU)** qui doit fournir un cadre de référence législatif et des schémas de financement viables pour les villes afin de les aider dans leurs efforts de planification. Elle doit également permettre d'élaborer une structure de gouvernance fiable au niveau national pour travailler de concert avec les villes. En effet :

- ▶ Une mobilité sobre en carbone est basée sur le développement de transports collectifs performants et des modes doux (marche à pied et vélo), ce qui doit permettre aux villes de réduire la congestion, diminuer la pollution atmosphérique, réduire le nombre d'accidents de la route, donner accès aux transports au plus grand nombre, maîtriser l'expansion urbaine et ainsi contribuer à leur développement économique ;
- ▶ Si rien n'est fait, la croissance de la population urbaine camerounaise entraînera un étalement des villes non maîtrisé et une aggravation des problèmes liés à la mobilité urbaine avec une difficulté toujours plus grande pour couvrir des besoins grandissants en mobilité ;
- ▶ Le climat est une préoccupation importante de la communauté internationale, et la signature de l'Accord de Paris lors de la COP21 ouvre la voie à un accès élargi au financement d'actions de mitigation des émissions, notamment dans les pays en développement et dans différents secteurs dont le transport.

L'initiative MobiliseYourCity est donc un catalyseur de l'action qui doit permettre aux villes camerounaises d'améliorer la mobilité urbaine tout en proposant des solutions de mobilité bas-carbone. En rejoignant l'initiative, le Cameroun et les Communautés Urbaines sélectionnées bénéficieront de l'expertise des partenaires de l'initiative et d'un appui technique par le biais d'un financement dédié. Ainsi, en s'appuyant sur les outils déjà en place, les Plans Directeurs d'Urbanisme et les Plans de Déplacements Urbains, notamment, les partenaires de l'initiative souhaitent accompagner le Cameroun pour lui permettre d'accélérer la dynamique d'amélioration de la mobilité urbaine dans laquelle le pays souhaite s'engager activement.

La manifestation officielle de l'intérêt de la ville de Douala dès 2015 et l'organisation du Séminaire National sur la Mobilité Urbaine en juin 2016 montrent la motivation du Cameroun et de ses Communautés Urbaines pour s'engager vers une mobilité urbaine soutenable. Le séminaire, le premier du genre organisé par les partenaires de MobiliseYourCity, place le Cameroun comme l'un des premiers pays à rejoindre officiellement l'initiative. À ce titre, le Cameroun et les CU sélectionnées pour faire partie de l'initiative ont été mis en avant lors de la COP22 qui a eu lieu à Marrakech en novembre 2016 : c'est au cours de cette conférence que le Comité de Pilotage de l'initiative a annoncé que les candidatures du MINDHU, de la Communauté Urbaine de Yaoundé (CUY) et de la Communauté Urbaine de Douala (CUD) avaient été retenues, officialisant la participation du Cameroun à l'initiative.

¹⁸ www.mobiliseyourcity.net

En s'inscrivant dans l'initiative MobiliseYourCity, le Cameroun doit définir un cadre d'action national pour faciliter le développement d'une mobilité urbaine soutenable. Les Communautés Urbaines de Douala et Yaoundé s'appuieront sur leurs Plans de Déplacements Urbains comme démarche d'évaluation, de définition d'une politique et de mise en œuvre de leur politique de mobilité urbaine. Le niveau local comme national devra également développer des outils de mesure des émissions de GES du transport urbain afin d'être en mesure de reporter les impacts des mesures prises et les efforts restants à faire, ce qui implique une collaboration étroite avec le Ministère de l'Environnement, compétent pour les négociations climatiques.

2 Les engagements climat pris par le Cameroun à la COP21 et la place des transports

En 2015, le Cameroun a élaboré en amont de la COP21 sa Contribution Déterminée au niveau National (CDN) qui définit la contribution du pays aux efforts internationaux d'adaptation et d'atténuation pour lutter contre le changement climatique. L'objectif national à long terme en matière de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) que s'est fixé l'état camerounais est une « réduction des émissions de GES à hauteur de 32 % par rapport à un scénario de référence pour l'année cible (2035), et conditionnée au soutien de la communauté internationale sous forme de financement, d'actions de renforcements de capacité et de transfert de technologies ».

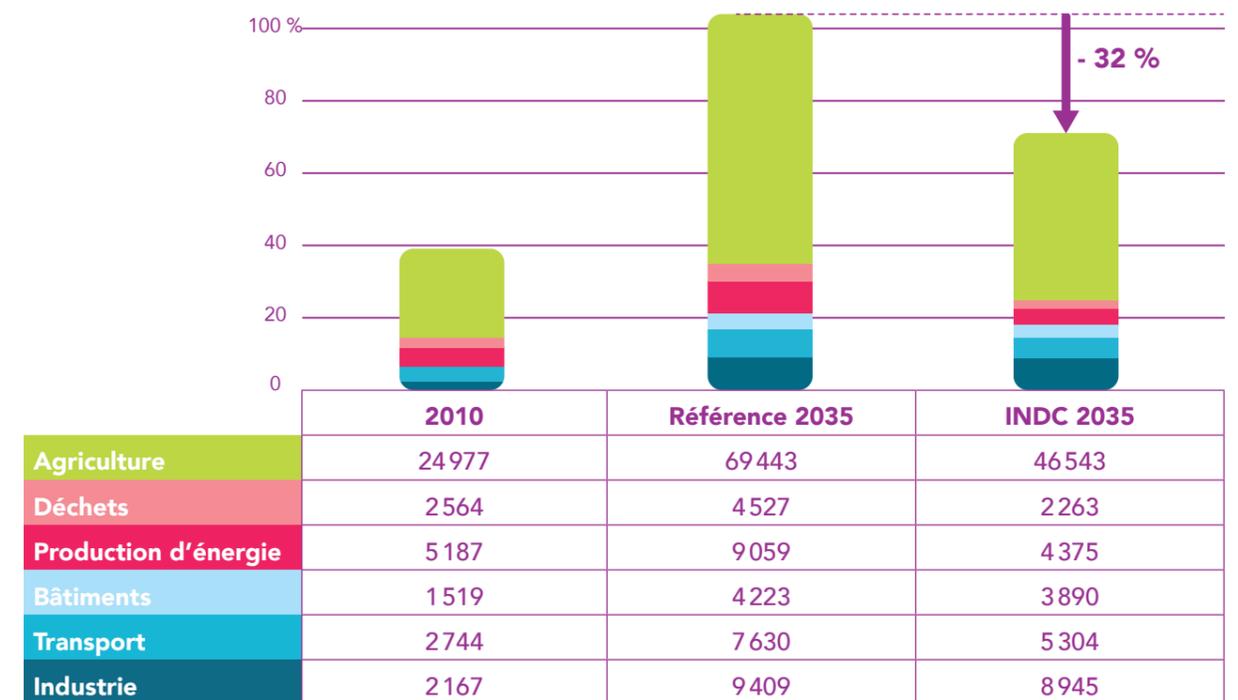


Figure n°1 : Différents scénarios des émissions de GES au Cameroun. Source : INDC du Cameroun, 2015.

Selon un scénario de référence, les émissions de GES atteindront 104 MtCO₂eq en 2035, soit une hausse de 166 % par rapport à 2010. Dans le scénario retenu dans le cadre des CDN, l'augmentation des émissions est contenue à 71 MtCO₂eq en 2035, soit une hausse de 82 % par rapport à 2010 (39 MtCO₂eq). Ainsi, l'augmentation des émissions par rapport à l'année de base est réduite de moitié (32 contre 65 MtCO₂eq).

D'un point de vue sectoriel, le Transport représente actuellement 7 % des émissions de GES. La croissance des émissions de ce secteur selon le scénario de référence est légèrement supérieure à celle des émissions nationales (+178 %). Dans le scénario de la CND, la croissance serait contenue à +93 % d'ici 2035. Les actions mentionnées pour maîtriser la consommation énergétique dans le cadre d'une politique d'efficacité énergétique volontariste dans le secteur du transport sont les suivantes :

- ▶ Limiter la mobilité contrainte et développer les offres de transport bas-carbone ;
- ▶ Promouvoir une approche intégrée du secteur et le développement du transport bas-carbone via un schéma national des infrastructures de transport ;
- ▶ Intégrer une dimension énergie/climat dans les documents de planification territoriale afin de tenter de limiter les distances, de travailler sur la mixité fonctionnelle et de proposer des politiques de transport en commun efficaces ;
- ▶ Accompagner l'État et les collectivités territoriales dans l'élaboration de plans de développement de transport collectif intra et interurbain bas-carbone (ex. tramway à Yaoundé et Douala);
- ▶ Favoriser l'achat de véhicules peu polluants et la mise au rebut des plus polluants via des normes, incitations ou obligations.

L'intégration d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur de la mobilité urbaine dans le cadre de l'intégration dans MobiliseYourCity permettra au Cameroun de retravailler ses CND et de se montrer plus ambitieux en matière de transport urbain lors de la révision de ces CND prévue pour 2018 dans le contexte des négociations pour le climat.

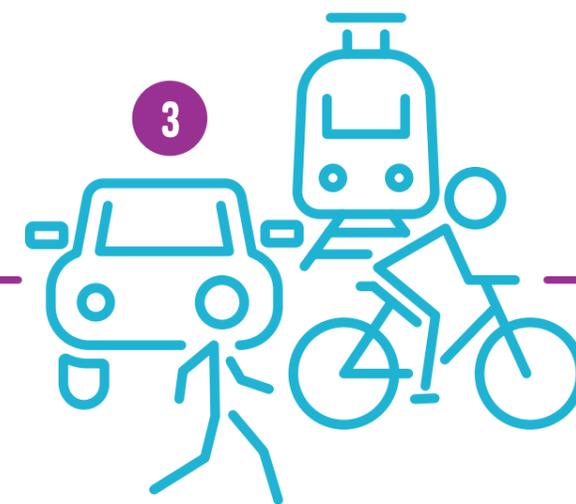
3 La CAN 2019, une opportunité pour accélérer la transformation de la mobilité urbaine

Dans son effort pour répondre aux besoins en mobilité de la population urbaine, le Cameroun a mis en place en septembre 2014 un Comité de Pilotage interministériel pour le Transport Urbain de Masse au Cameroun (COPIL-TUMC) pour suivre la mise en place de systèmes intégrés de transport urbain de masse. Ce Comité est présidé par le MINH DU, en liaison avec les départements ministériels et les collectivités territoriales impliqués. Le gouvernement souhaite utiliser la Coupe d'Afrique des Nations de Football qui sera accueillie par les villes camerounaises en 2019 (CAN 2019) comme catalyseur afin d'accélérer l'émergence d'un système de transport multimodal qui améliore les conditions de mobilité et d'accessibilité, et garantisse des temps de parcours satisfaisants.

L'objectif est de trouver une alternative crédible et durable à l'offre actuelle de transport urbain afin de faire évoluer la répartition modale des déplacements en faveur des transports collectifs de masse.

Pour ce faire, le Cameroun et ses CU doivent nécessairement adopter une vision intégrée de la mobilité urbaine qui prenne en considération l'articulation étroite avec la forme urbaine. Il est indispensable d'aborder les aspects de gouvernance, au niveau local comme national afin d'assurer la pérennité des projets qui seront lancés. Il faut, entre autres, mettre en œuvre des politiques qui permettent d'adresser conjointement les besoins de la population en matière de modes actifs, mais également aborder la question du stationnement, du renforcement des contrôles du respect des règles de circulation...

C'est donc dans cette perspective que les partenaires de MobiliseYourCity souhaitent accompagner les acteurs camerounais de la mobilité urbaine, tant au niveau local que national. La création du COPIL-TUMC et les actions prévues pour améliorer la mobilité et les transports urbains représentent une belle opportunité pour amorcer un changement structurel. Les enjeux associés au développement urbain et à la mobilité à court, moyen et long-terme sont importants. Les investissements à venir et les actions menées pour la CAN 2019 doivent servir de catalyseur d'une politique de long terme.



Séminaire « Planification des Transports Urbains, Outil de Développement Harmonieux des Villes »

1	Retour d'expérience d'experts internationaux	26
2	Réflexions partagées autour de trois villes camerounaises	30
3	Les principaux enseignements du séminaire	35

Le Séminaire National sur la Mobilité Urbaine : Planification des Transports Urbains, Outil de Développement Harmonieux des Villes s'est tenu à Yaoundé les 28 et 29 juin 2016. Il a permis de partager une série de constats sur le contexte camerounais en matière de mobilité, d'établir une vision commune pour les années à venir et d'émettre des propositions concrètes pour améliorer les conditions de mobilité dans les villes du pays à partir d'expériences internationales.

1 Retour d'expérience d'experts internationaux

Les expériences internationales montrent qu'il est possible de changer les villes grâce à la mise en place de systèmes de transport urbain durable et de programmes de mobilité adaptés aux différents besoins des citoyens.

Des experts transport et planification du Cap en Afrique du Sud, de Lagos au Nigéria et de Bordeaux en France ont présenté leurs expériences aux participants.

L'EXEMPLE DU CAP EN AFRIQUE DU SUD : LE PROGRAMME MyCiTi¹⁹

► **Les intervenants** : Gerhard Hitge (consultant, ancien responsable en charge de la planification des transports et des politiques de développement – Le Cap, Afrique du Sud) a souligné que l'approche incrémentale permettait de répondre aux besoins en prenant en compte les évolutions qui arrivent pendant le projet. Ainsi, la « bonne » planification des transports dépend de la capacité des acteurs impliqués à se poser les bonnes questions, et à y apporter des réponses propres à chaque ville : Qui se déplace ? Vers où ? Dans quel but ? Quand ?

M. Salazar Ferro (consultant, CODATU) a rappelé l'importance de la reconnaissance du rôle du transport artisanal et de son intégration au réseau de transport formel dans la politique du Cap dont la démarche s'inspire de celle de la ville de Bogota et qui a été adaptée pour donner un rôle plus important au secteur des minibus-taxis, permettre d'intégrer les exploitants des transports artisanaux et travailler avec eux pour éviter une perte importante d'emplois dans le secteur et contribuer à améliorer la qualité du service rendu aux usagers.

► **Le contexte** : Après un projet initial relativement onéreux et peu adapté pour mettre en place un réseau BRT en 2007, la ville du Cap a amorcé le processus pour construire la deuxième phase du réseau BRT. La nouvelle vision du transport présente une évolution significative par rapport à celle de 2007 : en effet, cette deuxième phase du réseau MyCiTi a comme objectif principal de transformer les services par bus qui relient les townships avec le centre ville historique en travaillant sur deux éléments centraux : les infrastructures et la création de compagnies de bus.

En termes d'infrastructure, le couloir proposé est une voie rapide utilisée comme connexion intra-urbaine et interurbaine. Plusieurs aménagements sont nécessaires pour pouvoir utiliser cette voie comme un couloir dédié avec une vocation principalement de transport public de masse.

Parallèlement, les services par bus et minibus sont aussi progressivement réaménagés. Suite à des problèmes et retards importants lors de la mise en place de la phase 1 du MyCiTi, la vision des autorités face au transport artisanal a changé radicalement.

¹⁹ Ce paragraphe a été réalisé en se basant sur les présentations intitulées : (1) Integrated Transport Planning : À Cape Town Experience (Gerhard Hitge, Yaoundé, Cameroun, 28 juin 2016) et (2) L'Intégration des Minibus-Taxi dans le Programme MyCiTi – Vers une reconnaissance du rôle du Transport Artisanal (Pablo Salazar Ferro, Yaoundé, Cameroun, 28 juin 2016).

Initialement considérés comme un obstacle à la mise en place du réseau BRT, les minibus sont maintenant considérés un élément à part entière du système de transport public. Ainsi, l'objectif de substitution totale des minibus-taxi a été écarté pour privilégier une approche de réforme sur le moyen terme qui permet aux opérateurs de minibus-taxi de créer leurs propres structures d'organisation et d'avoir le temps de développer les connaissances nécessaires pour exploiter, à terme, un système comme le BRT.

Cette nouvelle approche de planification pour la ville du Cap dite « incrémentale » doit permettre de répondre sans attendre aux besoins de la population en matière de déplacements tout en jetant les bases de la mise en œuvre d'un réseau de transport public moderne et efficace.

L'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS EN FRANCE : L'EXEMPLE DE BORDEAUX

► **Les intervenants** : Anne Raimat, Directrice des Relations Internationales, Bordeaux Métropole, a présenté l'exemple de l'agglomération bordelaise.

Bertrand Depigny (Chargé de projet Gouvernance de la mobilité au CEREMA – Lyon, France) a mis en avant l'importance de la présence d'un cadre législatif qui facilite la mise en œuvre d'un système de transport urbain intégré. Pour qu'un système puisse être efficace, les compétences des différents acteurs doivent être bien définies et les prérogatives bornées pour éviter les conflits et faciliter la coordination entre institutions.

Les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) ont été créées en France dans le cadre de la loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, 1982) qui a permis notamment de clarifier les relations entre autorités organisatrices et opérateurs, mettant en place le cadre législatif indispensable pour organiser les transports collectifs. Elle précise également l'objet des Plans de Déplacements Urbains (PDU) qui permettent, dans un périmètre urbain donné, d'organiser le transport de personnes et de marchandises, mais aussi la gestion de la circulation et du stationnement. Les PDU contiennent également un volet d'évaluation environnementale et des mesures de réduction des émissions de GES.

Les AOT françaises disposent d'un outil de financement pérenne et décentralisé, le Versement Transport (VT), qui permet de collecter des recettes auprès des entreprises établies sur la zone de compétence de l'AOT. Ces recettes servent à investir dans la construction d'infrastructures de transport collectif et de supporter une partie du déficit d'exploitation des réseaux non couverts par les recettes. Des aides de l'État ont également facilité le développement d'infrastructures de transport collectif en site propre. Pour disposer de cet appui financier, les AOT doivent justifier de la présence du projet dans le Plan de Déplacements Urbains.

► **Le contexte** : Dans l'agglomération bordelaise, le Plans de Déplacement Urbain a prévu de faire évoluer l'ensemble des pratiques de mobilité afin de favoriser l'usage du réseau de transport public, mais aussi d'inciter à marcher et à faire du vélo. Le PDU prévoyait également la construction d'un réseau de tramway pour renforcer le réseau de bus existant. Le tramway a ainsi permis d'améliorer significativement le paysage urbain le long des corridors qu'il utilise, et notamment de réaménager complètement les quais de la Garonne.

Les nouvelles zones d'habitat ainsi que les nouveaux équipements (musées, salles de spectacles, stades,...) sont désormais localisés préférentiellement près des axes de transport collectif afin de favoriser l'émergence d'une ville plus dense, plus compacte, et moins émettrice de Gaz à Effets de Serre.

Finalement, c'est toute une culture urbaine, une nouvelle façon de « faire ville ensemble » qui a émergé ces dernières années avec la rénovation du système de transport bordelais.

AVANT



APRÈS



Figure n°3 : Photos « Avant » et « Après » à Bordeaux Source : Jérémy Buchhotz, 2002, 2004.

LA STRUCTURATION D'UNE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE TRANSPORT : L'EXEMPLE DE LAMATA À LAGOS²⁰

L'intervenant : Olutayo Orekoya, Director of Corporate and Investment Planning à LAMATA a présenté l'expérience de Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA). Il a insisté sur les obstacles institutionnels et financiers qui ont dû être surmontés. Pour qu'une ville puisse se doter d'une AOT pérenne, il est indispensable de disposer d'un fort soutien politique. En effet, la simple création d'une institution ne suffit pas, elle doit être soutenue par une équipe de professionnels et dotée d'une mission et de prérogatives claires, ainsi que de sources de financement viables et dédiées.

Le contexte : À cause de sa forte croissance urbaine, Lagos faisait face depuis des années une dégradation rapide de la qualité de la mobilité et voyait sa capacité réduite pour répondre aux besoins de la population, les infrastructures de transport restant inadaptées aux besoins de mobilité de la population. Le cadre réglementaire quant à lui était obsolète et inadapté à la réalité du transport urbain. Dans ce contexte de crise, les autorités nationales et locales ont décidé de commencer par restructurer le cadre réglementaire en intégrant les responsabilités initialement distribuées sur plusieurs échelles et institutions au sein d'une seule institution sous la forme d'une Autorité Organisatrice des Transports. La Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA) a été créée en 2002 et officiellement lancée en 2003.

Sous la supervision et l'assistance financière et technique de bailleurs de fonds, la nouvelle AOT de Lagos est progressivement montée en puissance. Initialement sous la forme d'une agence semi-autonome, LAMATA a évolué de manière continue en s'adaptant au contexte et aux besoins liés aux nouveaux projets d'infrastructure de transport et de mobilité de la ville ; actuellement, elle fonctionne comme une autorité planificatrice, réglementaire et contractuelle du transport urbain.

²⁰ Cet encadré a été réalisé en se basant sur la présentation intitulée : Structuring a Transport Authority – The example of LAMATA, Lagos (Olatuyo OREKOYA, Yaoundé, Cameroun, 28 juin 2016).

Cette montée en puissance progressive a permis à l'autorité organisatrice d'acquérir les compétences nécessaires à son développement afin de ne pas se retrouver dépassée par les enjeux dès sa conception en se voyant octroyer trop rapidement un trop grand nombre de responsabilités.

Un des premiers éléments de succès de la structuration de l'AOT a été la nomination à des postes de responsabilité de personnes ayant un parcours professionnel à l'international et qui avaient acquis des connaissances théoriques et innovantes qu'elles ont pu mettre à contribution lors de la mise en place de la nouvelle autorité. De même, la structure interne de LAMATA est régie par un Conseil d'Administration qui combine le secteur public (participation de quatre ministères) et le secteur privé (dont deux responsables des compagnies privées qui exploitent les services de transport public, la Chambre de Commerce de l'État de Lagos et d'un représentant des syndicats de transporteurs).

Cette intégration au sein de l'AOT de l'ensemble des acteurs institutionnels et du secteur privé a permis la construction d'un BRT qui améliore sensiblement l'offre de transport en commun à Lagos.

Vue d'une rue avant la mise en place de LAMATA



Vue d'une rue bénéficiant de projets de transport mis en place par LAMATA



Figure n°4 : Photos « Avant » et « Après » de l'axe BRT-Lite de Lagos. Source : Orekoya, 2016.

CONCLUSION DES INTERVENTIONS : TRANSFORMER UNE AGGLOMÉRATION EN AGISSANT SUR SON RÉSEAU DE TRANSPORT : C'EST POSSIBLE !

En présentant des exemples comme ceux de Rabat, Casablanca, Addis Abeba, Tenerife, Medellin, Bordeaux ou encore Kochi, M. Lhomet (consultant, CODATU) a expliqué qu'il était possible de transformer en profondeur une agglomération en agissant sur son réseau de transport et les pratiques de mobilité de ses habitants. Il a illustré cette proposition au Cameroun en prenant l'exemple de la voie de contournement Est de la ville de Yaoundé qui est aujourd'hui en phase d'étude et qui constitue une bonne opportunité pour la ville de penser cet axe comme un boulevard urbain qui permettra de créer l'articulation entre transport et urbanisme.

Le processus de planification et de montage de projets a également été abordé : pour qu'un projet aboutisse, il est indispensable de rassembler : un leader politique avec une vision stratégique, accompagné d'un bailleur de fonds qui souhaite s'impliquer sur le long terme dans des projets de développement soutenable ainsi que d'une équipe technique compétente et motivée, à même de mener à bien le projet.

2 Réflexions partagées autour de trois villes camerounaises

La suite du séminaire a été organisée de façon à faire interagir les participants constitués en 6 groupes de travail pour les inviter à réfléchir sur les enjeux de la mobilité urbaine pour les villes camerounaises et à esquisser des solutions. Ils ont été amenés à réfléchir sur les évolutions positives et négatives du transport urbain dans leurs villes au cours des dernières années, puis à présenter leurs souhaits pour améliorer la mobilité urbaine dans les villes Camerounaises (travail par mots-clés sur Post-It). Ces courts ateliers ont été suivis d'un temps de restitution pour chaque groupe. Les facilitateurs du séminaire ont rassemblé les résultats des différents groupes pour faire émerger une vision faisant consensus pour l'ensemble des participants (présentation des 5 axes thématiques ci-dessous). Puis, les 6 groupes ont travaillé plus précisément sur les CU de Yaoundé, Douala et Maroua en essayant d'esquisser leur vision de la mobilité pour chacune des villes, en gardant en tête les 5 axes thématiques identifiés.

Conscients de la nécessité de planifier les transports urbains, les intervenants ont largement mis en avant l'importance de l'articulation entre transport et urbanisme. Par ailleurs, ils ont souligné que l'aménagement d'espaces publics comme des parcs, des marchés ou des complexes sportifs était susceptible d'offrir à la population des lieux de rassemblement et d'échange, constatant que la convivialité et la solidarité entre les citoyens, valeurs importantes pour le peuple camerounais, se perdaient peu à peu.

Cinq axes thématiques, essentiels pour un projet de mobilité, ressortent des échanges entre les participants lors des travaux de groupe :

- ▶ La prise en compte de tous les modes de déplacement (multimodalité) ;
- ▶ Le cadre de vie et le vivre-ensemble ;
- ▶ Les infrastructures et la voirie ;
- ▶ Les services urbains ;
- ▶ Le cadre institutionnel.

DOUALA : UN URBANISME DE CORRIDOR AUTOUR DE LIGNES DE BRT

▶ Un constat partagé

Le carrefour Ndokoti est considéré comme le point critique de la ville, c'est l'endroit le plus congestionné. New Bell, au cœur de la ville, a été identifiée comme une zone qui doit être aménagée, surtout pour favoriser l'accès aux piétons et aux personnes à mobilité réduite. La création d'une AOT se révèle aussi être une priorité pour le bon fonctionnement des transports de la capitale économique du pays, qui sera bientôt saturée si des mesures ne sont pas prises pour améliorer la situation. La formation et sensibilisation des usagers sont indispensables, le code de la route n'étant pas respecté par la majorité des usagers. Une plus forte implication de la police routière est souhaitée et permettrait de mettre en œuvre les réglementations existantes.

▶ La création d'une voie de contournement

La création d'un contournement de la ville est une nécessité puisqu'une assez grande partie du trafic traverse la ville sans qu'elle soit une destination finale, notamment à cause du trafic généré par le port de Douala, le plus grand du Cameroun. Le contournement permettra donc de dévier la partie du trafic qui n'est pas destinée à la ville. Cette voie est aujourd'hui en phase d'étude.

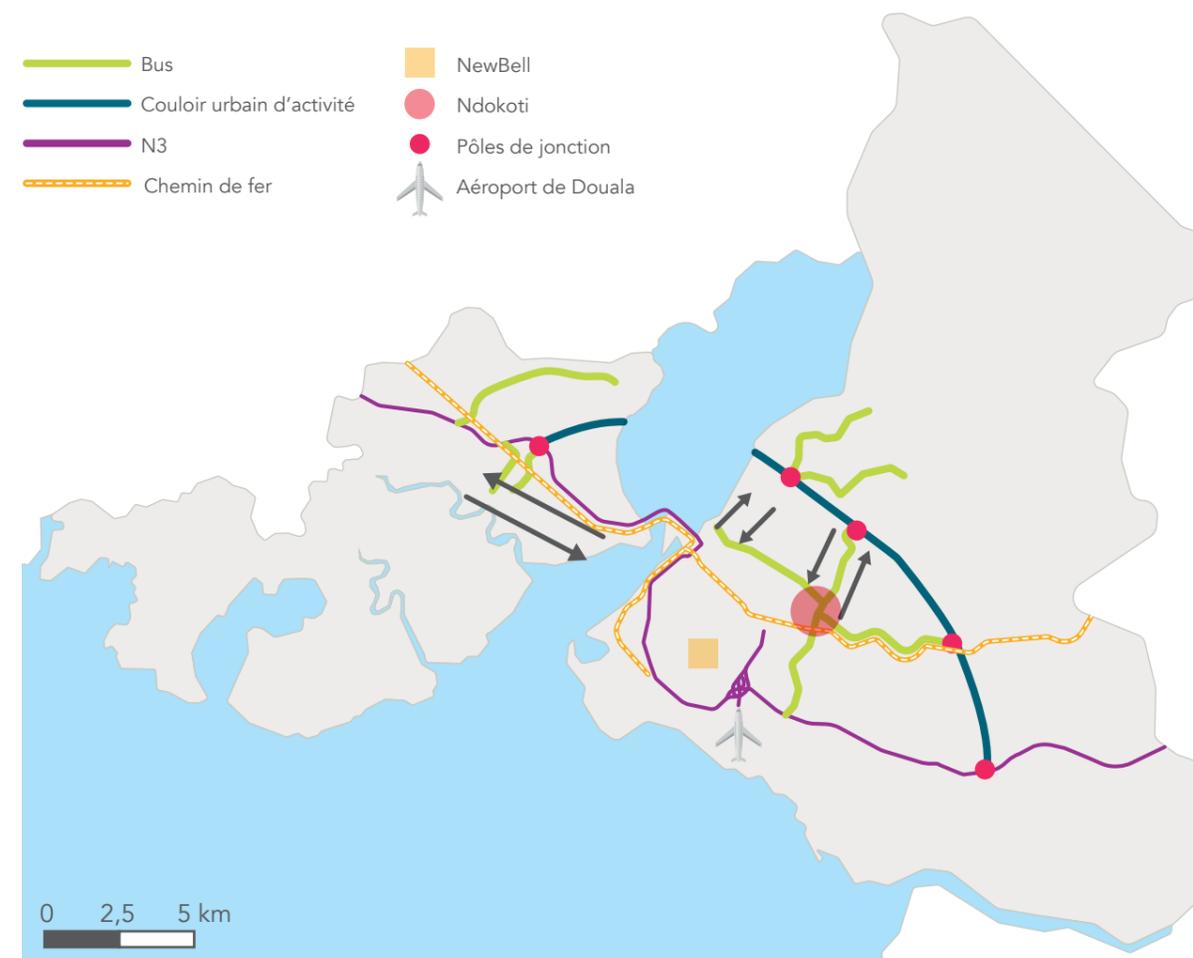


Figure n°5 : Propositions préliminaires pour Douala (1)

▶ L'urbanisme de corridor

Les participants ont proposé la construction de « couloirs urbains d'activités », le long duquel les habitants pourront trouver des commerces et des services sans être obligés d'aller jusqu'au centre-ville, ce qui limitera les déplacements pendulaires. Il est important que ce couloir soit agréable et sécurisé pour les modes actifs (marche à pied et vélo) et qu'il se structure autour de Bus Rapid Transit (BRT).

▶ Le développement d'un réseau de BRT

Pour se déplacer dans la ville, 3 lignes de BRT ont été proposées. Des pôles de jonction doivent être construits dans les zones les plus importantes. Ces pôles doivent être multimodaux, avec des arrêts pour les bus et taxis et ils doivent aussi être facilement accessibles aux modes actifs. Le long des lignes doit être aménagé pour permettre une activité commerciale et densifier l'urbanisme.

Les lignes de BRT doivent être conçues comme des lignes structurantes autour desquelles il faudra par la suite prévoir des lignes de bus qui assureront la desserte du réseau secondaire.

▶ Une optimisation de l'usage de la voirie

En ce qui concerne les véhicules privés et les taxis, les participants proposent de moduler le nombre de voies de circulation aux heures de pointe, avec plus de voies vers le centre le matin et vers la périphérie le soir afin d'absorber le flux de véhicules.

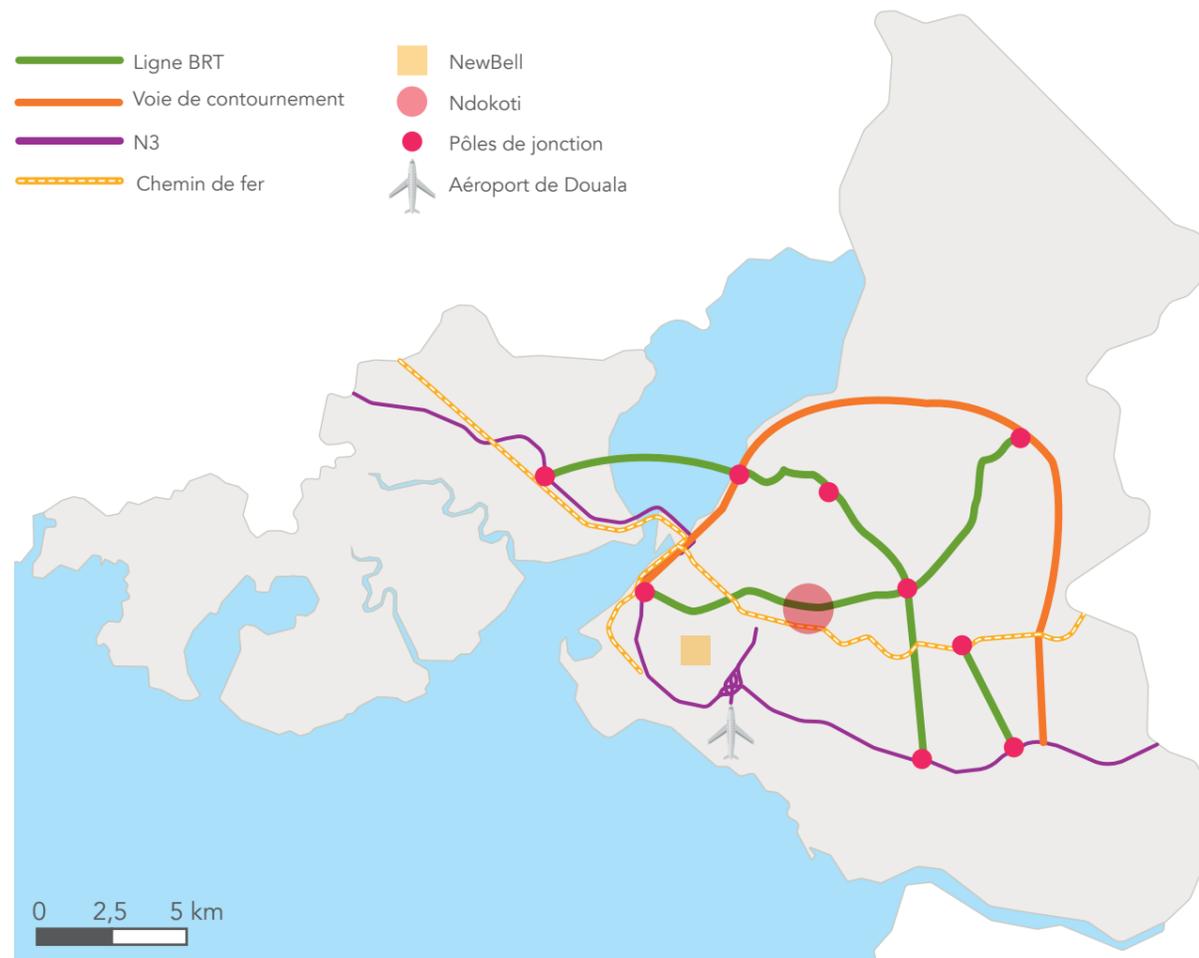


Figure n°6 : Propositions préliminaires pour Douala (2)

YAOUNDÉ : LE TRAIN URBAIN COMME COLONNE VERTÉBRALE

L'absence de coordination entre les acteurs compétents en matière de transport est un enjeu qui a été évoqué par les deux groupes qui ont travaillé sur Yaoundé. Comme à Douala, la création d'une AOT est une priorité pour les participants. Pour que les systèmes de transport soient efficaces, une bonne coordination est indispensable.

Le PDU de la ville est considéré comme un document de référence et les propositions faites par les groupes de travail en ont été inspirées.

► Une voie de contournement

Comme il est prévu dans le PDU, une voie de contournement au sud-est de la ville a été proposée par ce groupe. La N3 est une route qui est empruntée par beaucoup de poids-lourds, notamment ceux venant du port de Douala. L'étalement de la ville se fait vers le Sud-Est, et les quartiers qui sont autour de la N3 sont très denses aujourd'hui. Cette route est donc également très utilisée par les locaux. La déviation du trafic de transit est importante pour diminuer la congestion dans cette zone de Yaoundé.

► Le train urbain comme colonne vertébrale du réseau de transport collectif

Aussi inspirée du PDU, la mise en place d'un train urbain est perçue comme une solution pour assurer le transport collectif dans la capitale. Les participants ont proposé de profiter de l'existence du tracé du chemin de fer qui traverse la ville du Nord au Sud en passant par le centre ville qui regroupe les administrations, la plus grande partie des emplois et les principaux marchés de la ville.

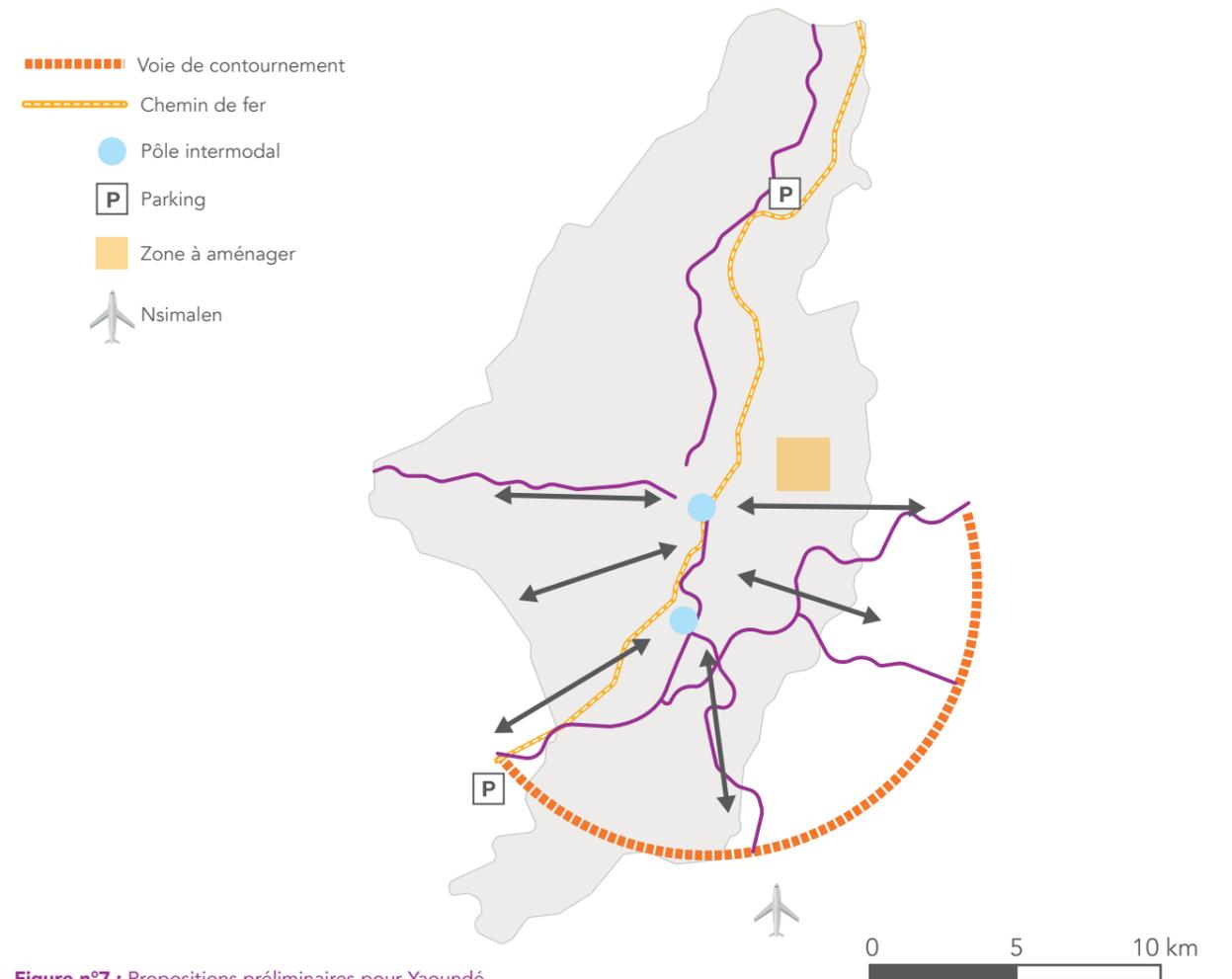


Figure n°7 : Propositions préliminaires pour Yaoundé

► Un réseau de bus complémentaire

En complément de ce train urbain, il faut prévoir des lignes de bus qui partiront des futures stations en ville vers les quartiers qui sont plus éloignés de cet axe central. Ce système de bus doit être fiable et abordable pour encourager les usagers à l'utiliser. Prévoir la construction de parc-relais est important pour que les usagers puissent laisser leurs véhicules et emprunter facilement le bus pour aller en ville.

► Des aménagements favorables aux piétons

Le centre-ville doit être réaménagé pour favoriser la marche à pied et la circulation à vélo. Il est nécessaire d'aménager les trottoirs en conséquence et de mieux faire appliquer la réglementation concernant les vendeurs de rue pour que les piétons puissent se déplacer en sécurité, ce qui contribuera à une réduction des accidents de la route et une diminution de la congestion.

► La coordination avec le transport artisanal

Le grand nombre de moto-taxis en périphérie ne peut pas être ignoré. Les déplacements dans les quartiers en périphérie se font en grande partie par moto-taxis puisqu'ils ne sont pas toujours accessibles en voiture. Il est nécessaire de réfléchir à une coordination avec les associations de moto-taxi.

► Le développement d'une ville mixte et dense

Le groupe de travail a également mis en avant l'absence d'espaces verts et d'habitat mixte dans la ville (logements et activités commerciales). Il est important de densifier la ville en construisant des immeubles en hauteur pour ralentir l'étalement urbain vers la périphérie qui a pour conséquence d'allonger les déplacements, la majeure partie des activités économiques étant concentrée dans le centre-ville.

► Un développement urbain multipolaire

Pour éviter une trop grande concentration des activités économiques dans le centre-ville, les participants souhaitent décentraliser les activités (ville multi-polaire), c'est à dire offrir des services dans les quartiers périphériques afin de diminuer le besoin en déplacements vers le centre et ainsi diminuer la congestion de la ville tout en offrant une meilleure qualité de vie aux habitants (moins de déplacements, temps de trajets plus courts, baisse du coût des déplacements...).

MAROUA : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORT VERS LE SUD

► Une voie de contournement

La ville de Maroua est souvent très congestionnée parce que son centre-ville est traversé par la route nationale 1 (N1) ainsi que deux routes provinciales, la P2 et la P3. D'après les participants, la construction d'une voie de contournement pour empêcher l'entrée en ville du trafic de passage pourrait réduire significativement la congestion de la ville.



Figure n°8 : Propositions préliminaires pour Maroua

► Un réseau de bus pour desservir l'université

Un deuxième point mis en avant par le groupe de travail a été la construction d'une université de taille importante au Sud de la ville. Pour faciliter l'accès à cette institution, les participants suggèrent de mettre en place un réseau de bus qui partirait du centre de la ville de Maroua pour se rendre à l'université. Ils souhaitent également voir cette ligne prolongée pour qu'elle desserve également l'aéroport de Salak qui se trouve, lui aussi, au Sud de la ville.

► L'aménagement des berges

La réhabilitation des berges du fleuve Mayo, enfin, est un projet mis en avant par les participants qui revêt une grande importance pour les habitants de Maroua car elle permettra à la population de disposer d'un lieu de convivialité à même de favoriser le vivre-ensemble des habitants.

3 Les principaux enseignements du séminaire

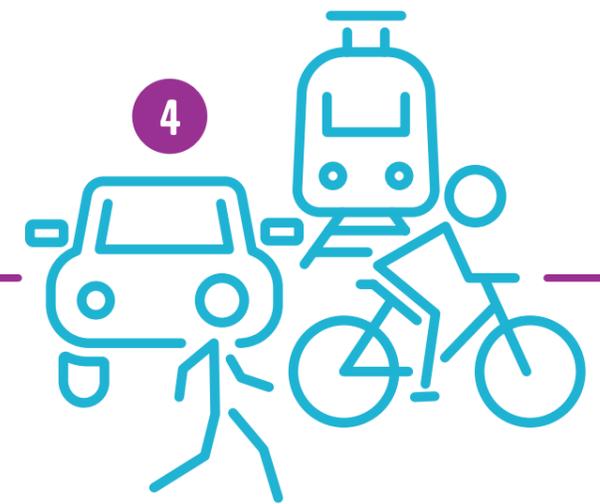
Au cours du séminaire, un certain nombre de grands principes ont été énoncés par les participants qui doivent alimenter la réflexion des ministères concernés et des Communautés Urbaines, notamment dans le cadre de leur engagement dans MobiliseYourCity :

► **La mobilité urbaine doit être perçue comme une architecture qui donne vie à la ville**, susceptible de la transformer durablement et d'apporter des gains significatifs en matière de développement économique, de réduction de la pollution, de la mortalité routière, et capable, enfin, de contribuer au bien-être de la population. Pour ce faire, il est indispensable de réfléchir à la place de chaque mode de transport, et de faciliter les déplacements en transport collectif, à pied et à vélo : en effet, ces modes sont peu générateurs de trafic, accessibles à tous et contribuent à apaiser la ville, tout en proposant, si l'offre de transport collectif est suffisante et correctement organisée, un maillage important qui permet alors de réduire l'utilisation des véhicules motorisés individuels au sein de la ville.

► **Un projet de mobilité bien conçu doit être intégré**. Il doit permettre de prendre en compte les thèmes du cadre de vie, de l'amélioration de l'ensemble des services urbains, de l'arrivée du numérique et des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), et de la culture urbaine (le savoir vivre ensemble). Pour se faire, il est nécessaire d'impliquer largement les différents acteurs de la mobilité, à savoir le niveau local et national, les représentants du secteur privé, du transport informel, et également de la société civile et du monde académique.

► **Les rôles des acteurs doivent être clairement définis**. Sur le plan de la gouvernance, il convient de bien répartir les rôles et prérogatives de chaque acteur afin d'éviter les doublons et de progresser efficacement. L'État doit mettre en place la réglementation et veiller à ce qu'elle soit respectée, jouer son rôle de régulateur et faciliter et contrôler la mise en œuvre de stratégies de mobilité urbaine, notamment en dotant les Communautés Urbaines camerounaises d'un cadre institutionnel et de schémas de financements qui leur permettront de mener à bien leurs projets.

La formation des cadres et la sensibilisation de la population doivent être développées. Les Communautés Urbaines souhaitent être accompagnées sur ces deux sujets. Il est donc nécessaire de mener une réflexion sur les cursus de formation des personnes en charge de la mobilité urbaine, et notamment de prévoir des formations croisées transport/urbanisme.



MobiliseYourCity : accompagner les villes camerounaises

1	Modalités de mise en œuvre de l'initiative au Cameroun	38
2	Propositions de composantes pour le programme d'appui MYC Cameroun	40
3	Modalités de mise en œuvre	41
4	Points d'attention particuliers	41

1 Modalités de mise en œuvre de l'initiative au Cameroun

Afin de lancer l'initiative MobiliseYourCity (MYC), l'AFD et CODATU ont instruit conjointement une demande de financement auprès du Fonds Français pour l'Environnement Mondial (FFEM). Les partenaires ont retenu 4 pays pilotes dans lesquels l'initiative MYC sera mise en œuvre, à savoir le Cameroun, le Sénégal, la Tunisie et le Maroc.

Le Cameroun a été choisi pour son dynamisme et sa volonté forte d'améliorer la mobilité dans ses villes, volonté qui se traduit par l'existence d'un certain nombre de documents de planification des transports et de l'urbanisme, notamment dans les CU de Yaoundé et Douala.

Dans le même temps et suite au séminaire, le MINHDU, pour le niveau national, et les CU de Yaoundé et Douala pour le niveau local, ont fait officiellement acte de candidature pour rejoindre l'initiative. Leurs candidatures ont été acceptées le 11 novembre 2016 à l'occasion du premier Comité de Pilotage de MobiliseYourCity qui s'est tenu pendant la COP22 à Marrakech. Dès 2017, les partenaires seront donc en mesure d'accompagner le Cameroun dans la mise en œuvre de l'initiative au niveau national et dans les deux principales CU du pays.

Le présent document constitue un premier cadrage pour la mise en œuvre des possibles composantes de l'initiative MYC :

► Des Plans pour la Mobilité Urbaine Soutenable (ou une opérationnalisation des documents existants en fonction des besoins) dans les CU de Yaoundé et Douala.

► Une Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine Soutenable avec le MINHDU.

Pour se faire, les partenaires de l'initiative ont développé un certain nombre d'activités, regroupées en « modules », destinés à structurer la mise en œuvre de la politique nationale et des Plans pour la Mobilité Urbaine Soutenable. En fonction des besoins exprimés par les pays/villes bénéficiaires et des ressources financières disponibles, les partenaires participeront à la mise en œuvre de tout ou partie des modules. Le contenu précis des modules, leur articulation et leur phasage est en cours de finalisation par les partenaires.

Liste des modules pour la mise en œuvre (ou la révision) d'un Plan pour la Mobilité Urbaine Soutenable :

Modules	Actions
1 Coordination et Gestion	Coordination de l'ensemble des activités MYC au niveau national (gestion du calendrier, suivi de la mise en œuvre des différents modules et de leur articulation).
2 Sensibilisation / Mobilise Days	Séminaire de lancement de l'initiative, sensibilisation des acteurs locaux, identification des principaux enjeux, définition d'une feuille de route et d'une équipe dédiée.
3 État des lieux et Diagnostic	Établir un état des lieux exhaustif de la situation de la mobilité urbaine dans la ville (situation actuelle, données par modes, principaux problèmes et enjeux, projets réalisés, en cours de réalisation ou à venir).
4 Vision et définition d'objectifs	Identification d'une vision commune pour la mobilité urbaine soutenable (stratégie) et des moyens à mettre en œuvre pour atteindre cette vision (mesures stratégiques).
5 Dispositif d'évaluation (MRV)	Préparer la mise en œuvre d'un dispositif de mesure et d'évaluation et de réduction des émissions de GES de la mobilité urbaine dans la ville (système dit « MRV » : Mesurer, Reporter, Vérifier).

6 Cadre institutionnel et gouvernance	État des lieux du cadre institutionnel en place pour la mobilité urbaine (cartographie des acteurs présents, prérogatives). Identification des régulations en place. Propositions pour améliorer le fonctionnement institutionnel et les régulations en vigueur.
7 Financement	État des lieux du financement du transport urbain dans la ville (outils à disposition, sources, barrières éventuelles) et alignement des ressources financières avec les besoins exprimés dans le Plan de Mobilité Urbaine Soutenable.
8 Développement de capacités	Élaborer un plan d'action opérationnel en matière de « développement de capacités » pour les dix années à venir.
9 Processus participatif	Assurer l'implication, tout au long du processus de planification, des acteurs de la mobilité urbaine.

Liste des modules pour la mise en œuvre d'une Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine :

Modules	Actions
1 Coordination et Gestion	Coordination de l'ensemble des activités MYC au niveau national (gestion du calendrier, suivi de la mise en œuvre des différents modules et de leur articulation).
2 Sensibilisation / Mobilise Days	Séminaire de lancement de l'initiative, sensibilisation des acteurs nationaux, identification des principaux enjeux, définition d'une feuille de route et d'une équipe dédiée.
3 État des lieux et Diagnostic	Établir un état des lieux exhaustif de la situation de la mobilité urbaine au niveau national (situation actuelle, données par modes, principaux problèmes et enjeux, projets réalisés, en cours de réalisation ou à venir).
4 Vision et définition d'objectifs	Identification d'une vision commune pour la mobilité urbaine soutenable (stratégie) et des moyens à mettre en œuvre pour atteindre cette vision (mesures stratégiques).
5 Dispositif d'évaluation (MRV)	Préparer la mise en œuvre d'un dispositif de mesure et d'évaluation et de réduction des émissions de GES de la mobilité urbaine au niveau national (système dit « MRV » : Mesurer, Reporter, Vérifier).
6 Cadre institutionnel et gouvernance	État des lieux du cadre institutionnel en place pour la mobilité urbaine (cartographie des acteurs présents, prérogatives). Identification des régulations en place. Propositions pour améliorer le fonctionnement institutionnel et les régulations en vigueur.
7 Financement	État des lieux du financement du transport urbain au niveau national (outils à disposition, sources, barrières éventuelles) et alignement des ressources financières avec les besoins exprimés dans la politique nationale pour la mobilité urbaine.
8 Développement de capacités	Élaborer un plan d'action opérationnel en matière de « développement de capacités » pour les dix années à venir.
9 Technologie des transports	Analyser l'impact de la mise en œuvre de nouvelles technologies dans le transport sur la réduction des émissions de la mobilité urbaine. (véhicules électriques, systèmes de transport intelligents, applications...).

2 Propositions de composantes pour le programme d'appui MYC Cameroun

Dans le cadre de l'instruction du financement FFEM, de possibles composantes d'un programme MYC Cameroun ont été pré-identifiées. Leur pertinence a été confirmée tout au long des deux jours du séminaire MYC Cameroun. Ces composantes sont détaillées ci-dessous et doivent servir à structurer l'appui des partenaires MYC dans le cadre de la mise en œuvre de l'initiative au Cameroun.

APPUI À LA MISE À JOUR DU PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DE YAOUNDÉ POUR FAVORISER LA RESTRUCTURATION DES TRANSPORTS PUBLICS

Un certain nombre de projets sont en cours de réalisation, principalement des infrastructures routières, parmi lesquels la création de voies de contournements et la réfection de la voirie urbaine. Un projet de réseau de transport public est avancé. L'objectif de cette composante serait de formuler un plan d'actions prioritaires pour restructurer les transports publics en application de la politique nationale qui doit être défini lors des prochains ateliers de travail avec la CUY.

APPUI À LA CONSOLIDATION DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ URBAINE DE LA VILLE DE DOUALA

L'objectif de cette composante serait de préparer sur la base d'une mise à jour du PDU existant un Plan pour la Mobilité Urbaine Soutenable simplifié pour Douala et un plan spécifique d'actions prioritaires à cinq ans, y compris un programme d'investissement. Le plan d'action couvrirait, entre autres sujets, les mesures nécessaires pour restructurer les transports publics en application de la politique nationale. Le programme de travail ainsi que le choix des modules devront être définis lors des prochains ateliers de travail avec la CUD.

APPUI À L'ÉLABORATION DE LA POLITIQUE NATIONALE POUR LA MOBILITÉ URBAINE

L'objectif de cette composante est de préparer la Politique Nationale de la Mobilité Urbaine avec le MINH DU au sein du COPIL TUMC (qui constitue l'équivalent des « commissions nationales pour la mobilité urbaine » dans le contexte de MYC). La restructuration des transports publics est un sujet majeur de cette politique. Une première ébauche de stratégie concernant l'atténuation des GES serait développée dans ce cadre. Voir détail de la stratégie dans la partie 5.

L'appui pourrait être fourni par un expert international généraliste ainsi que par des experts spécialisés suivant les besoins. Le travail doit être mené de manière participative, le groupe technique sous l'égide du MINH DU jouant un rôle moteur avec le concours, étape par étape, de l'expert international.

APPUI À LA MISE EN PLACE D'OBSERVATOIRES DE LA MOBILITÉ URBAINE

Les objectifs de cette composante seraient de définir une base de données élémentaire et facile à maintenir pour Yaoundé et Douala qui permette, entre autres résultats, de maintenir une comptabilité carbone pour les deux villes, de définir comment utiliser les nouvelles technologies de l'information pour faciliter le recueil des données, et de développer les capacités par de la formation et de l'animation.

Cette ébauche de programme sera d'abord discutée avec le gouvernement et avec les CU de Yaoundé et Douala **et devra dans tous les cas s'inscrire en cohérence** avec les principes et lignes directrices de MYC.

Il sera indispensable d'établir des priorités claires pour tenir compte des contraintes financières de MYC, et le champ des activités à mener devra être adapté aux besoins ainsi qu'aux capacités de chacune des villes.

3 Modalités de mise en œuvre

Pour bénéficier du soutien de l'initiative MYC et démarrer les activités du programme d'appui, les partenaires camerounais se verront proposer un protocole d'accord qui sera signé avec l'AFD. Ces protocoles préciseront le programme d'activités retenu, les modalités de leur mise en œuvre (calendrier, intervenants) mais également le niveau d'engagement et les responsabilités attendus de chacun des signataires pour assurer le succès du projet.

L'AFD et la CODATU assureront conjointement le pilotage de la mise en œuvre de MYC au Cameroun, l'identification des besoins avec les partenaires camerounais, le choix des modules, l'élaboration des programmes de travail, puis le recrutement du/des consultant(s) et le suivi de leurs activités. Le secrétariat de MYC sera en charge du reporting global des activités MYC au Cameroun, ainsi que de l'organisation d'échanges entre les villes et les pays partenaires, de partages d'expérience, et de la dissémination de documents clef au travers de la plateforme internationale MYC.

Les activités liées aux programmes de coopération décentralisée sur les questions de transport et de mobilité, comme celle qui se met actuellement en place entre la CU Douala et Bordeaux Métropole, seront associées au programme MYC.

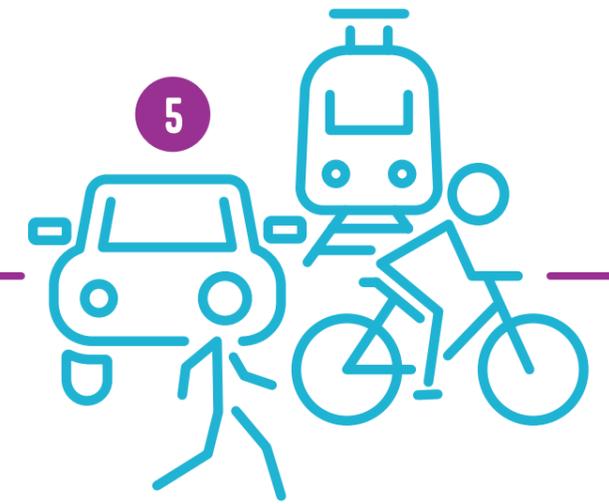
Les formations (renforcement de compétences) seront considérées comme une partie importante de l'appui.

4 Points d'attention particuliers

Il est important d'identifier / de confirmer le plus tôt possible les **personnes-ressources** qui vont piloter et mettre en œuvre les activités au sein des Communautés Urbaines ainsi que le **point focal au niveau national**. Ces personnes seront chargées de piloter l'initiative au sein de leurs structures respectives tout au long du déroulement du projet et de faire le lien avec les partenaires de MYC et les différentes parties prenantes du projet. Ces personnes seront également chargées de faire le lien indispensable entre le niveau national et les CU afin d'assurer la cohérence du projet et un niveau d'avancement homogène.

Il est indispensable d'**impliquer le Ministère de l'Environnement** au niveau du portage de l'initiative afin de pouvoir bénéficier de ses compétences en matière de calcul des émissions de GES et pour faire le lien avec l'équipe de négociation camerounaise lors des conférences internationales sur le climat (les COP). Ce lien doit être fait au niveau national, mais aussi local pour pouvoir former les équipes des CU à la mesure des émissions de GES de la mobilité urbaine.

Les Communautés Urbaines et le niveau national doivent **intégrer une stratégie de réduction des émissions de GES** dans leur politique de mobilité, élément central de l'initiative MobiliseYourCity.



Proposition de feuille de route pour la mise en œuvre de la Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine

- 1 Stratégie pour la mobilité urbaine** 44
- 2 Éléments de réflexion sur la Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine** 45

Les éléments détaillés ci-dessous doivent servir au MINH DU à définir les principaux éléments de la Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine. Ils s'inspirent des attentes exprimées par les participants lors du séminaire et des lignes directrices pour la mise en œuvre d'une politique nationale préparée par les partenaires de MYC.

Cette ébauche de feuille de route nationale doit être revue, complétée et validée par le MINH DU. Un calendrier précis de mise en œuvre devra être établi afin de pouvoir **cadrer le projet dans le temps**.

Organe de mise en œuvre de la Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine :

Dans le cadre de MobiliseYourCity, il est prévu que les pays bénéficiaires créent une commission nationale interministérielle sur la question de la mobilité urbaine afin de garantir la bonne mise en œuvre de la stratégie formulée. Étant donnée l'existence du COPIL-TUMC au Cameroun, il semble intéressant de lui donner un rôle de validation de la feuille de route afin de garantir la coordination des acteurs dans la phase de mise en œuvre qui sera pilotée par le MINH DU.

Certains points nécessitent une consultation élargie, notamment l'implication des Communautés Urbaines (CU) et des représentants du transport artisanal, des représentants du monde académique et de la société civile en fonction des sujets traités.

La CAN, catalyseur de l'action pour la mise en œuvre de la stratégie nationale de mobilité urbaine :

La Coupe d'Afrique des Nations constitue un bon moteur pour accélérer la mise en œuvre de la stratégie nationale. Il faut toutefois faire attention à ce que (1) les actions mises en œuvre ne servent pas uniquement l'événement sportif (déplacement des joueurs et des supporters) mais bien la population en générale et que (2) les réalisations aient un objectif de long-terme d'amélioration de la mobilité urbaine.

1 Stratégie pour la mobilité urbaine

Objectif principal de cette stratégie : offrir, à travers une mobilité durable et respectueuse du contexte local et global, une accessibilité à tous les habitants des Communautés Urbaines camerounaises pour contribuer à des villes plus inclusives, sûres, saines, abordables et sobres en carbone sur le moyen terme, et par conséquent à leur dynamisme économique.

- ▶ **Inclusive** : bénéficie au plus grand nombre sans distinction d'origine sociale ou géographique, âge, sexe...
- ▶ **Sûre** : contribue à diminuer l'insécurité routière
- ▶ **Saine** : contribue à diminuer la pollution atmosphérique et à favoriser l'activité physique
- ▶ **Abordable** : permet aux plus démunis de se déplacer à un coût raisonnable
- ▶ **Sobre en carbone** : doit permettre de changer la pente de la courbe des émissions de CO2 pour chacune des villes et ainsi réussir à passer d'un scénario d'émissions dit « business as usual » à un scénario bien plus ambitieux en termes de réduction d'émissions de CO2.

Cet objectif principal se décline en **3 objectifs associés** pour les villes camerounaises :

- ▶ **Réduire la congestion** dans les centre-villes
- ▶ **Désenclaver les quartiers** dans les zones périphériques
- ▶ **Détourner** le transport interurbain et international

Pour atteindre ces objectifs, il est proposé de travailler dans le cadre de la Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine sur les objectifs suivants :

- ▶ Garantir le lien entre planification du transport et planification du territoire urbain ;
- ▶ Créer une situation pérenne et durable en termes de financements pour les projets de mobilité (et non pas uniquement des projets d'infrastructures) ;
- ▶ Renforcer les compétences des acteurs de la mobilité pour mettre en œuvre une mobilité sobre en carbone.
- ▶ Développer des indicateurs pour monitorer les émissions de CO2 de la mobilité urbaine (système MRV), les externalités négatives liées au transport urbain (insécurité routière, congestion, pollution de l'air...) et les Objectifs de Développement Durable liés au transport ;
- ▶ Utiliser les technologies dans le transport pour contribuer à diminuer les émissions et améliorer la mobilité urbaine.

Au niveau local, à travers les Plans pour la Mobilité Urbaine Soutenable, cette stratégie se décline selon les **5 principes** suivants :

- ▶ **La planification de la mobilité urbaine doit se faire selon une démarche multimodale** pour améliorer l'accessibilité des populations en réduisant les externalités (congestion, pollution, insécurité routière, émissions de gaz à effet de serre, etc.)
- ▶ **Le réseau de transport collectif permet de structurer la ville** (complémentarité entre transport institutionnel et transport artisanal pour densifier le maillage du réseau) ;
- ▶ **Le réseau de voirie est hiérarchisé** pour permettre une bonne gestion de la circulation ;
- ▶ **Le développement urbain est planifié** (aménagement des futurs quartiers, anticipation et maîtrise du développement urbain pour éviter l'étalement) ;
- ▶ **Le trafic interurbain et international est reporté vers des axes de contournement.**

2 Éléments de réflexion pour la Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine

Suite aux discussions lors du séminaire, les éléments de réflexion ci-dessous sont proposés comme base de discussion dans la perspective de mise en œuvre d'une Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine au Cameroun dans le cadre de l'initiative MobiliseYourCity. Ils devront être discutés avec le MINH DU afin de valider leur pertinence.

STRUCTURATION DE LA GOUVERNANCE :

► **Clarifier les rôles et les prérogatives des acteurs institutionnels** au niveau national (entre ministères), au niveau local (Communautés Urbaines) et entre ces deux niveaux est essentiel pour permettre aux pouvoirs publics d'avoir une vision multimodale et pour qu'il y ait une cohérence entre la planification, les ressources financières et la mise en œuvre.

► **Assurer la compatibilité des différents documents de planification** (PDU, plans d'urbanisme, schémas directeurs...) et leur hiérarchie est essentiel pour permettre une maîtrise du développement urbain. Leur donner un caractère opposable et produire un cadre réglementaire destiné à encadrer les efforts des CU pour leur permettre de se doter de plans d'urbanisme qui intègrent un volet transport.

► **Rassembler les compétences** au sein d'une même structure concernant l'attribution des licences pour le transport artisanal (taxis, moto taxi, mini bus) et la supervision des transports institutionnels ou a minima coordonner étroitement ces deux prérogatives.

► **Reconnaître le rôle du transport artisanal** en tant que mode compris dans la conception du transport public. La reconnaissance de ce rôle se traduit par la mise en place de schémas d'exploitation ou de réseaux qui prennent en compte les avantages intrinsèques à chaque mode (éventuels projets de transport de masse, bus conventionnels, taxis collectifs et mototaxis – là où ils sont autorisés) pour définir leur rôle dans le système de transport collectif. Ce type de schéma doit s'appuyer sur un cadre réglementaire adéquat et qui conçoit le système de transport collectif comme un groupe de modes exploités de manière coordonnée et complémentaire. Sur le moyen terme, la planification d'infrastructures doit aussi garantir cette complémentarité.

► **Mettre en place une instance de coordination sur la gestion de la circulation** (police, CU et représentants du transport artisanal, entre autres), le renforcement de la réglementation (permis à point) et son application en matière de sécurité routière notamment, prévoir des campagnes de sensibilisation des usagers de la route et des projets pilotes pour répondre à des problématiques spécifiques.

MÉCANISMES DE FINANCEMENT :

► **Mener une réflexion sur la tarification du transport en commun, y compris le transport artisanal :** le développement de réseaux de transport institutionnel est l'occasion de développer une tarification intégrée et de mettre en place des systèmes billettiques intégrés et coordonnés. Avant cela, il est nécessaire de considérer les grilles tarifaires du transport public afin que la tarification joue son rôle dans le financement de l'exploitation (indexation de la tarification sur l'inflation, tarification intermodale, etc.) ;

► **Créer des mécanismes de financement à l'échelle nationale et à l'échelle métropolitaine** pour financer l'investissement et l'exploitation du transport public, et l'aménagement de l'espace public (voirie, infrastructure pour les modes actifs, espaces publics. Il faut envisager à l'échelon national les différentes sources de financement possibles : taxe sur le carburant, affectation d'une partie du fonds routier au financement du transport en commun, la propriété des véhicules (notamment à l'importation, en fonction du niveau de pollution, de l'âge), le foncier... À l'échelon local, identifier des ressources qui peuvent être affectées au budget transport des CU (politique de stationnement, politique tarifaire, fiscalité) ;

► **Mise en place d'un mécanisme d'accès au financement au niveau national :** création d'un guichet national accessible sur candidature des CU pour financer une partie des projets de transport en commun (avec des critères et garanties à définir).

Pour plus de détails sur le financement du transport urbain, se reporter au document : « Qui paie quoi en matière de transport urbain »¹ (CODATU, AFD 2014)

RENFORCEMENT DE CAPACITÉS :

► **Établir un observatoire national et des observatoires locaux de la mobilité urbaine.** La mise en place de cet observatoire est un des points clés du renforcement de capacités parce qu'il permet d'établir le point de référence du calcul et les mesures initiales sur lesquelles l'initiative MYC peut avoir un effet que l'on évalue au cours du temps. Ainsi, l'objectif est de collecter des données locales standardisées y compris les émissions de GES (en collaboration avec l'Observatoire National sur les Changements Climatiques – ONACC), la pollution de l'air, la sécurité routière, etc. Les CU devront être responsables de la pérennité de leur observatoire de la mobilité ;

► **Former les décideurs** qui comprennent les enjeux de la mobilité durable et qui ont les capacités techniques pour faire face aux défis des villes camerounaises. Ainsi, des formations courtes à la planification à destination des décideurs politiques et des personnels des administrations impliquées doivent être proposées. Plusieurs types de formation sont possibles ; les formations intensives d'une semaine du type 'Leaders in Urban Transport Planning' proposées par la Banque Mondiale avec l'appui de l'AFD, du CEREMA et de CODATU sont une première possibilité à explorer ;

► **Former les cadres des administrations et des entreprises.** L'objectif spécifique étant d'élargir la vision des responsables techniques (du secteur privé et du secteur public) sur les questions de la mobilité durable, la possibilité de création de passerelles interdisciplinaires entre les formations existantes (génie civil, urbanisme, architecture, sciences économiques, sociologie ou autres) devra faire partie des initiatives locales. De même, développer des formations spécifiques – probablement sur le modèle du Master II « Transport et mobilité durable dans les villes africaines » créé à l'École Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme (EAMAU, Lomé, Togo) en partenariat avec l'université Senghor, CODATU et le Centre National des Arts et Métiers (CNAM, Paris, France) – apportera des outils nécessaires aux futurs cadres en charge de la mobilité urbaine au Cameroun ;

► **Développer des formations à destination du transport artisanal** afin d'accompagner le changement d'organisation du transport public. Il est essentiel de renforcer les acteurs du transport artisanal dans leur compréhension des politiques de transport public, leurs modèles économiques, organisationnels et d'exploitation, le code de la route, etc. Ce renforcement de capacités du secteur est l'une des bases pour la mise en place d'un système de transport durable et complémentaire qui utilise les avantages de chacun des modes existants et qui, par la suite, monte en puissance pour devenir un système qui répond aux exigences environnementales et d'exploitation des villes camerounaises ;

► **Informer et éduquer le grand public sur la sécurité routière :** l'élaboration de campagnes de sensibilisation à la sécurité routière à destination des usagers de la route est un élément essentiel pour permettre à la fois une meilleure compréhension des enjeux et des politiques publiques qui peuvent être menées et contribuer à la diminution des accidents de la route. Ces campagnes doivent être menées conjointement avec un renforcement des contrôles du respect du code de la route (police), mais aussi de la qualité des véhicules (contrôle technique) et des programmes de renouvellement de la flotte de véhicules.

¹ <http://www.codatu.org/bibliotheque/doc/qui-paie-quoi-en-matiere-de-transport-urbain/>

COLLECTE ET ANALYSE DE DONNÉES

- ▶ **Mise en place d'un observatoire national de la mobilité urbaine** : il aura pour objectif de recueillir les données relatives au transport et à la mobilité urbaine collectées localement ; réaliser des analyses et diffuser les bonnes pratiques en matière de recueil de données par les villes ; élaborer un ensemble harmonisé d'indicateurs sur la mobilité urbaine et les externalités négatives du transport urbain (en recoupant autant que possible les indicateurs internationaux tels que les Objectifs du Développement Durable, etc.).
- ▶ **Définir la stratégie de calcul des émissions de GES de la mobilité urbaine** (notamment, définition de facteurs d'émission, méthodes de calculs, évaluation du parc de véhicules par type...) en vue d'implémenter un système MRV (Mesurer Reporter Vérifier) robuste qui réponde aux standards internationaux.
- ▶ Soutenir la mise en place d'observatoires locaux de la mobilité urbaine dans les CU en mettant en place des formations et des outils de **collecte des données fiables qui pourront ensuite être consolidées au niveau national.**

INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES :

- ▶ **Inciter à l'amélioration des performances énergétiques du parc de véhicules particuliers (auto et moto) et de poids lourds à travers :**
 - la mise en place d'une réglementation pour limiter la circulation des véhicules les plus polluants en centre-ville
 - la mise en place d'un programme d'amélioration de la qualité des carburants : standards et formalisation de la distribution de carburant
- ▶ **Élaborer un programme de renouvellement de la flotte de véhicules de taxi (auto et moto)**
- ▶ **Travailler au développement de systèmes d'information multimodaux et de paiement dématérialisés pour le transport en commun et le transport artisanal, voire pour le fret urbain** (simplifie les démarches des usagers, favorise la formalisation du secteur informel et contribue à la création de données sur les déplacements).
- ▶ **Étudier la possibilité de développement de deux-roues électriques** pour remplacer la flotte de motos actuelle.

6

ANNEXES

1	Liste des participants au séminaire	50
2	Couverture presse	53
3	Programme du séminaire	54

1 Liste des participants au séminaire

Séminaire National sur la Mobilité Urbaine National Workshop on Urban Mobility			28 Juin 2016 – Yaoundé, Cameroun
Nom	Prénom	Organisme	e-mail
TADONG SAA	Jules	MINEPAT	
AKECHUI	Thomas	MINHDU	tamukumthomas@yahoo.com
ALISALIYOU		MINHDU	
BALOGNYE	Roland Samuel	MINHDU	samy_bolognye2006@yahoo.fr
EGBE	Moses	MINHDU	
ELANGA	Mathieu	MINHDU	mathieu.elanga@gmail.com
FEUGANG	Blaise	MINHDU	feugangb@yahoo.fr
FOCNA	David	MINHDU	
FOUDA	Anne	MINHDU	
HINMA	Norbert	MINHDU	hinmaa8@yahoo.fr
ISSA	Doubla	MINHDU	doubla2001@yahoo.fr
KEMAJOU	Martin	MINHDU	martinkemajou64@yahoo.fr
LEUGUE	Bernadette	MINHDU	
MANDENGUE	Gerard	MINHDU	
MENUNA	Alain	MINHDU	menunaalain@yahoo.fr
MOAMBOS	Emmanuel	MINHDU	emoambos@yahoo.fr
MVOGO	Gerard	MINHDU	mvogogerard@yahoo.fr
NANG BI PAN		MINHDU	desirenang@yahoo.fr
NDSIBA BAMI	Armand	MINHDU	
NOUGANG	Georges	MINHDU	nougang@gmail.com
ONANA	Thierry	MINHDU	othierryemmanuel@yahoo.com
SOME	H	MINHDU	somelch2000@yahoo.com
TANKEU	Filbert	MINHDU	tankeufilbert@yahoo.fr
TCHATCHO	Richard	MINHDU	tchatcho_richard@yahoo.fr
ZAME	Cyrille	MINHDU	yrillezamer@gmail.com
EPOH	Boniface	MINT	
KAMCHE	Blandine	MINT	
NANA DJOMO	Jules	MINT	jdjomo81@yahoo.fr
TENE	Kamche	MINT	
BAKABO	Yollande	MINTP	yollandebakabo@yahoo.fr
MBELE KEDY	Ivan	MINTP	ivankedy@gmail.com
SIMO	Hans	CU Douala	
TENE MBIMI	Prisca	CU Douala	mibimilablonde@yahoo.fr

Séminaire National sur la Mobilité Urbaine National Workshop on Urban Mobility			28 Juin 2016 – Yaoundé, Cameroun
Nom	Prénom	Organisme	e-mail
YANGO	Jean	CU Douala	jeanyango@yahoo.fr
NDOME	Marc	CU Kribi	marcendome@yahoo.fr
NGALLY	Maxime	CU Kribi	mongorochelle@yahoo.fr
AMOUGDU	Gabriel	CU Ngaouderé	gabriel_amougdu32@yahoo.fr
ETOUNDI	Louis Freddy	CU Yaoundé	freddyetoundi@yahoo.fr
MESSI	Dominique Alexi	Mairie Yaoundé 5	
AJONGRE	Paul	Mfoundi	ajongre63@yahoo.fr
AHIBENA	Honoré	DGSN	
BEYINA		DGSN	beyinathomase@gmail.com
OLIETE	Sergio	DUE	
MEDOU	Anne-Marie	Ordre des Architectes	yayimedou1@yahoo.fr
AKONJANG BEECHING	William	Ordre des Architectes	
ESSAGA	Ohandja	ONUC	essagaandrea@yahoo.fr
NONO KUATE	William	ENSTP Urbanisme	williamnono33@yahoo.fr
FOMEKONG	François	Tic Le Bus	francoisfomekong@gmail.com
TCHAPDA	Felix	SYNACTUIRCAM	tchapidafelix@yahoo.fr
SAMEN	Patrice	SYNJETUICAM	
ONDOUA	Thomas	TNSCEPE	
MOUAFO	Apollinaire	Espérance sport du Cameroun	mouafoapollinaire@yahoo.fr
CARCEL	François	AFD	carcel@afd.fr
CLEMENT	Sylvain	AFD	lements@afd.fr
FOUIN	Benjamin	AFD	fouin@afd.fr
DEPIGNY	Bertrand	CEREMA	bertrand.depigny@cerema.fr
MICHEL	Karine	Bordeaux Métropole	kmichel@bordeaux.metropole.fr
RAIMAT	Anne	Bordeaux Métropole	
OREKOYA	Abraham	LAMATA	oorekoya@lamata-gn.com
AMOUGDU	Regine		
DJOMO	Alain		djomoalainbasile@yahoo.fr
HITGE	Gerhard		gerhardhitge@mwab.co.za
SOH	Alphonse		alsoh2003@yahoo.fr

Séminaire National sur la Mobilité Urbaine
National Workshop on Urban Mobility

29 Juin 2016 – Yaoundé, Cameroun

Nom	Prénom	Organisme	e-mail
TADONG SAA	Jules	MINEPAT	
AKECHUI	Thomas	MINHDU	tamukumthomas@yahoo.com
BALOGNYE	Roland Samuel	MINHDU	samy_bolognye2006@yahoo.fr
FOCNA	David	MINHDU	
FOUDA	Anne	MINHDU	
ISSA	Doubla	MINHDU	doubla2001@yahoo.fr
KEMAJOU	Martin	MINHDU	martinkemajou64@yahoo.fr
LEUGUE	Bernadette	MINHDU	
MENUNA	Alain	MINHDU	menunaalain@yahoo.fr
MVOGO	Gerard	MINHDU	mvogogerard@yahoo.fr
NOUGANG	Georges	MINHDU	nougang@gmail.com
ONANA	Thierry	MINHDU	othieryemmanuel@yahoo.com
TCHATCHO	Richard	MINHDU	tchatcho_richard@yahoo.fr
ZAME	Cyrille	MINHDU	yrillezamer@gmail.com
EPOH	Boniface	MINT	
KAMCHE	Blandine	MINT	
NANA DJOMO	Jules	MINT	jdjomo81@yahoo.fr
MBELE KEDY	Ivan	MINTP	ivankedy@gmail.com
SIMO	Hans	CU Douala	
TENE MBIMI	Prisca	CU Douala	mibimilablonde@yahoo.fr
YANGO	Jean	CU Douala	jeanyango@yahoo.fr
NDOME	Marc	CU Kribi	marcendome@yahoo.fr
NGALLY	Maxime	CU Kribi	mongorochelle@yahoo.fr
LIPOT	Paul	CU Maroua	lipotroland@yahoo.fr
AMOUGDU	Gabriel	CU Ngaoundéré	gabriel_amougdu32@yahoo.fr
ETOUNDI	Louis Freddy	CU Yaoundé	freddyetoundi@yahoo.fr
ELOUNHOU	Théodore	Malrie Yaoundé 1	
MESSI	Dominique Alexi	Mairie Yaoundé 5	
AJONGRE	Paul	Mfoundi	ajongre63@yahoo.fr
AHIBENA	Honoré	DGSN	
NDAH	Marie	DGSN	
FOMEKONG	François	Tic Le Bus	françoisfomekong@gmail.com
TCHAPDA	Felix	SYNACTUIRCAM	tchapdafelix@yahoo.fr
SAMEN	Patrice	SYNJETUICAM	
RABBIN	Jean de-la-Croix	PCA	musec@yahoo.fr
ONDOUA	Thomas	TNSCEPE	
NCHOUWAT	Idrissa	CNJUC	idrissa_nchouwat@yahoo.fr
AKONJANG BEECHING	William	Ordre des Architectes	
MEDOU	Anne-Marie	Ordre des Architectes	yayimedou1@yahoo.fr
ESSAGA	Ohandja	ONUC	essagaandrea@yahoo.fr

Séminaire National sur la Mobilité Urbaine
National Workshop on Urban Mobility

29 Juin 2016 – Yaoundé, Cameroun

Nom	Prénom	Organisme	e-mail
NONO KUATE	William	ENSTP Urbanisme	williamnono33@yahoo.fr
ZOIOBO	Ghislain	Master 2 Uramdeur	
MOUAFO	Apollinaire	Espérance sport du Cameroun	mouafoapollinaire@yahoo.fr
CARCEL	François	AFD	carcelf@afd.fr
FOUIN	Benjamin	AFD	fouinb@afd.fr
DEPIGNY	Bertrand	CEREMA	bertrand.depigny@cerema.fr
SOH	Alphonse		alsoh2003@yahoo.fr

2 Couverture presse

Nom	Prénom	Chaîne	e-mail
NJIKE	Charles	Africa News	chanjike@yahoo.fr
FOGANG	Francis	Ariane TV	francdong@yahoo.fr
GUY	Ebah	Ariane TV	
BITONGO	Jean	CAMNEWS 24	jbitongo@yahoo.fr
TONEGUEL	Rodrigue	Canal 2	rotoneguel@gmail.com
ATSAMA	Fabiola	Canal 24 TV	fabiolaatsama@yahoo.fr
FOGUEM	Clovis	Canal 24 TV	
ANDZANA	Agnès	CRTV	sylmoul83@gmail.com
GAUSOP	Marcellin	Défis Actuels	max932004@yahoo.fr
MOKO	Chamberlin	Défis Actuels	kelchamoko@gmail.com
MBAGNA	Armand	Dossiers d'Afrique	dossiersdafrique@hotmail.fr
AKONE	Roland	Equinoxe	
ESSEUGUE	Joel	Equinoxe	
CHIN	Claudette	Journal l'Action	claudetchin@gmail.com
DWONA	François	Journal La Nouvelle	mbowona@yahoo.fr
TSANI	Bertrand	Journal Le Soir	journal_lesoir@yahoo.fr
NGOHELL	Elizabeth	L'anecdote	lilingohell@yahoo.com
JONAS ABENA	Fouda	L'Ere du Temps	jabenajonas@yahoo.fr
TCHOUTA	Fregist	La Nouvelle Expression	fregisttchouta@gmail.com
MOWNTI	Moise	Le Jour	
DONG	Patrick	Le Zenith	
EBELLE	Denise	LTM TV	
MEHAMLE	Pierre	LTM TV	
HULENIE	Marcel	TBE	hulerimarcelonona@yahoo.fr
NTUBE	Rachel	The Meridian	ntuberachel@yahoo.com
NDZE	Theodore	The Voice	ndzerich@yahoo.com
LAMBO	Darren		darrenlambo@yahoo.fr
BOWA	Christelle		christellebowa@yahoo.fr

2 Programme du séminaire

▶ INTERVENANTS

SE Jean-Claude Mbwentchou

Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain

M. Gilbert Tsimi Evouna

Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Yaoundé

M. Amadou Ngounga Mouchili

Coordinateur ST / COPIL-TUMC

M. Sylvain Clément

Directeur Adjoint Cameroun AFD

Maël Martinie

Chef de projet CODATU-MYC, Organisateur du séminaire

Etienne Lhomet

Consultant, CODATU

Anne Raimat

Directrice des Relations Internationales, Bordeaux Métropole

Gerhard Hitge

Consultant, Le Cap, Afrique du Sud

Olutayo Orekoya

Director of Corporate and Investment Planning, LAMATA, Lagos, Nigeria

Bertrand Depigny

Chargé de projet Gouvernance de la mobilité, CEREMA

Pablo Salazar Ferro

Consultant, CODATU

Stephany Muñoz

Assistance chef de projet, CODATU

Jour 1

08H00-09H00 : ACCUEIL

Cérémonie solennelle d'ouverture présidée par le Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain

- ▶ Mot de bienvenu du Délégué Général du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Yaoundé (Gilbert Tsimi Evouna)
- ▶ Intervention de l'Agence Française de Développement (Sylvain Clément)
- ▶ Discours d'ouverture du Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain (SE Jean-Claude Mbwentchou)
- ▶ Enjeux de mobilité urbaine à travers le monde, initiative MobiliseYourCity (Maël Martinie)
- ▶ Perspectives d'une stratégie nationale de mobilité urbaine (Amadou Ngounga Mouchili)
- ▶ Changer les villes grâce aux transports urbains, c'est possible (Etienne Lhomet)

10H30 : PHOTO DE FAMILLE

10H30-11H00 : PAUSE CAFÉ

11H00-13H00 : TABLES-RONDES

Exposés d'acteurs de terrain (Modération : Etienne Lhomet et Mael Martinie)

- ▶ 1^{ère} session : Comment j'ai changé ma ville grâce aux transports urbains ?
 - Plans de déplacements urbains (Bordeaux Métropole) (Anne Raimat)
 - Planification du transport urbain et transport artisanal (Le Cap) (Gerhard Hitge et Pablo Salazar Ferro)
- ▶ 2^{ème} session : Comment j'ai surmonté les problèmes institutionnels et financiers
 - Présentation générale sur les politiques nationales pour le transport urbain (CEREMA) (Bertrand Depigny)
 - Structuration d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains et financement (LAMATA, Lagos) (Olutayo Orekoya)

13H00-14H00 : PAUSE DÉJEUNER

14H30-17H30 : TRAVAUX DE GROUPES

- ▶ Les mutations des villes camerounaises (30min)
- ▶ Territoires et modes de vie camerounais (30min)
- ▶ Comment s'organiser pour – faire ville – ensemble (45min)
- ▶ Comment faire pour atteindre le rêve ? Quel chemin suivre ? (60min)

Jour 2

08H00-09H00 : ACCUEIL

09H00-09H10 : PRÉSENTATION DE LA JOURNÉE DE TRAVAIL

09H50-10H30 : RESTITUTION DES TRAVAUX

10H30-12H00 : PRÉSENTATION DE LA RÉALISATION (30 MIN)

- ▶ Outils de gouvernance
- ▶ Mécanisme de financement
- ▶ Outils de formation

14H00-16H00

- ▶ Restitution des travaux du séminaire
- ▶ Discours de clôture du Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain



Mobilise Your City

mobiliseyourcity.com