

# **INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT URBAIN A DOUALA : POUR QUELS IMPACTS ? LES PARTICULARITES DU RESEAU DE VOIRIE**

Ch. EBOUMBOU JEMBA  
Département de Génie Civil, Université de Douala, Cameroun  
ce\_jemba@hotmail.com

## **RESUME**

Face à la crise quasi endémique et aux plans d'ajustement structurel (P.A.S.), auxquels sont soumis les pays d'Afrique Subsaharienne, de nombreux effets pervers sociaux sont perceptibles. Notamment, les budgets déjà insuffisants, alloués aux voiries urbaines, connaissent des coupes drastiques. Elles entraînent par exemple à Douala une dynamique urbaine très différenciée, de nature plutôt démographique qu'économique, avec une localisation des infrastructures de transport très inégale car plus concentrées au centre-ville, peu peuplé, principal pôle de développement économique et vivier d'emplois. C'est dire qu'une bonne proportion des populations des quartiers périphériques, souvent populaires et très éloignés du centre est marginalisée dans ce processus de développement. Elle n'a pas un accès facile à la mobilité, en raison même de l'enclavement de ces cités dortoirs : inexistence de routes ou mauvaise qualité de ces dernières, laquelle limite et entrave forcément la circulation de la plupart des moyens de transport des voyageurs.

Au vu de ce qui précède, notre proposition s'articule autour des points ci-après :

(i) Observation et analyse du contexte urbain en insistant sur l'identification des différentes formes urbaines, (ii) examen du cadre de production des voiries urbaines en fonction de leur nature et localisation, (iii) définition du rôle et des mécanismes par lesquels les infrastructures de transport terrestres interviennent sur la localisation et l'essor des activités économiques et des établissements humains à Douala. Nous axerons spécialement notre réflexion sur l'action communale en matière de voirie afin de mettre en évidence l'évolution du budget alloué. Il s'agira ensuite de dégager les logiques, en terme fonctionnel et spatial, qui président aux choix et priorités des investissements généraux d'équipement. Quelles sont les articulations entre dynamique urbaine et localisation des infrastructures de transport ?

## **MOTS CLES**

TRANSPORT / DEVELOPPEMENT URBAIN / INFRASTRUCTURE ROUTIERE

### **1. DEVELOPPEMENT URBAIN ET EVOLUTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES**

1.1 . Variabilité temporelle et spatiale d'un réseau de voirie hiérarchisé.

L'analyse de l'évolution du réseau de voirie de Douala permet de mettre en évidence sa variabilité tant en terme d'estimations moyennes que des méthodologies utilisées selon les sources. Cependant, nous admettrons d'emblée que les facteurs essentiels de variation sont avant tout :

- temporels, car relevant surtout de l'histoire et des politiques urbaines en vigueur à chaque époque,

- spatial, parce que le niveau d'équipement en infrastructures routières varie selon les quartiers urbains et oppose traditionnellement le centre à la périphérie dans les grandes agglomérations des pays pauvres.

Il faut reconnaître que tout compte fait, les facteurs économiques, dont la plupart des autres sont tributaires, s'avèrent prédominants voire omniprésents dans la vie ainsi que les activités des pays en développement ; ils influencent à tous les niveaux, tels que nous le verrons plus loin, la plupart des projets d'aménagement urbain. En effet, si les voiries urbaines ont partout certains traits communs (techniques, hiérarchie, etc.), les contextes économiques et technologiques prévalant dans les pays du sud marquent inéluctablement la texture du réseau et son fonctionnement.

Les premières statistiques officielles sur l'importance du réseau de voirie urbain de Douala date de la période d'élaboration du S.D.A.U. (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) de cette ville qui évaluait le linéaire total à un minimum de 345km en 1983, soit 145km de voies revêtues pour au moins 200km de voies en terre. Manifestement le taux de couverture a pu être considéré comme étant relativement bas puisque deux ans plus tard bien qu'en 1985 ce total soit porté à environ 650km (tabl.1), le développement du réseau revêtu, avec ses 210km, fut qualifié de faible. Exprimé en mètre par habitant, le réseau revêtu correspond à un ratio de 0,25 (Walter & Partners, 1985) soit environ 8 fois moins que dans les villes européennes de taille comparable et 2 fois moins que dans de nombreuses métropoles africaines.

TABLEAU 1

DOUALA : EVOLUTION DU RESEAU DE VOIRIE  
LA CONTEXTURE DU RESEAU URBAIN

DATE	RESEAU DE VOIRIE (En Km)			SOURCE	
	REJETUE	EN TERRE (a)	TOTAL		
1	1982 – 1983	145 (b)	+ de 200	+ de 345	S.D.A.U. de Douala : Annexe 4 Voirie et Transports, 1983
2	1985	210 (c)	440	650	P.D.U. de Douala, - Phase 2 : Rapport de synthèse, 1985
3	1985 – 1990	376 (d)	560	936	Etude de J.-P. GENTIL de la communauté Urbaine de Douala, 1991. Linéaire des voies établi à partir d'une carte non datée, de la SATET- Cameroun, à l'échelle de 1/20000e environ, 1991
4	Fin des années 80 à début des années 90	535	1 138	1 673	Travaux de la thèse de Ch. EBOUMBOU JEMBA. Linéaire des voies dressé à partir d'une carte en trente planches, à l'échelle 1/2 000e .Carte de la C.U.D. non datée
5	2000 – 2001			2000	R.F.I (Radio France International) selon les estimations non détaillées de la C.U.D. (Communauté Urbaine de Douala)

(a) Y compris les pistes

(b) Dont 55 Km de voies principales et 90 Km de voies secondaires et tertiaires

(c) Dont 89 Km de voies principales et 121 Km de voies secondaires et tertiaires

(d) Dont 176 Km de voies principales et 200 Km de voies secondaires et tertiaires

Mais depuis plus précisément l'intervalle s'étendant de 1983 au milieu des années 90, l'ensemble du réseau urbain a connu une forte progression évaluée en moyenne à un taux annuel de 12.9%, nettement supérieur à celui de la croissance démographique. Les effets positifs de ce dynamisme ont été relevés entre temps et se traduisirent par une réduction notable des écarts précédents. Dès 1990, avec une longueur intermédiaire de 936 Km J.P. Gentil, après avoir comparé la communauté urbaine de Douala (C.U.D.) à la communauté urbaine de Strasbourg (C.U.S.) sur la base de deux ratios, fait ressortir une densification plus importante du réseau de la C.U.D. (5,31 Km/km<sup>2</sup>). Cette dernière présente un maillage général plus serré, au regard de la surface occupée par l'agglomération, contre 2,73 km/km<sup>2</sup> pour la C.U.S. En revanche, la linéaire offert à Douala par habitant à l'hectare est quatre fois moins important et s'élève à 0,51m/ha contre 2,11m/ha pour Strasbourg.

## 1.2 . hiérarchisation des voiries

Du point de vue fonctionnel et technique, on peut opérer trois classifications possibles du réseau de voirie de Douala selon la vocation, la hiérarchisation par moyens de transport supportés et la hiérarchisation structurelle. La terminologie couramment utilisée pour définir les voiries urbaines varie légèrement d'un auteur à l'autre. Après avoir admis dans un contexte général que les différents rôles joués par la voie ont une importance variable suivant qu'il s'agit d'une grande artère urbaine ou d'une petite voie de desserte d'habitat, D. Romann et Cl. Baehrel (1983) ont finalement distingué théoriquement trois niveaux de voirie urbaine :

- le réseau primaire qui a pour principale mission d'assurer les liaisons à l'échelle de la ville,

- le réseau tertiaire qui à l'inverse rend des services au niveau de la cellule d'habitation,

- le réseau secondaire, intermédiaire qui se définit surtout par différence et dont les services rendus sont à l'échelle de la zone ou du quartier.

Pratiquement à la même période en 1983, le S.D.A.U cité précédemment annonçait, en des termes quasi semblables, que le réseau de voirie de Douala peut se décomposer en deux sous-ensembles fonctionnels : un réseau principal de voirie et un réseau secondaire de distribution et de desserte locales. Deux années plus tard en 1985, le P.D.U. (Plan de Développement Urbain) de Douala dans sa phase n°2, reprenant ce classement tout en apportant des précisions vraisemblablement dictées par les objectifs mêmes des ouvrages à mettre en œuvre. Celui-ci distingue parmi les voiries principales, les voies rapides et les autres voies primaires : à chaussées séparées et à chaussée unique. Cette distinction pondérée met en évidence à cette date la fragilité et la faiblesse du réseau routier urbain. Relativement archaïque et d'une longueur cumulée, totale de 650km , il est constitué d'à peine 1,1% de voies rapides, 3,4% de voies primaires à chaussées séparées, de 9,2% de voies primaires à chaussée unique et de 86,3% de voies secondaires et tertiaires.

En 1991, s'appuyant de nouveau sur les objectifs affichés, cette fois-ci, par le projet d'amélioration de l'offre de transport à Douala, J.P. Gentil propose un autre classement plus réaliste du réseau urbain lequel colle mieux aux préoccupations de l'heure : la crise économique. Celui-ci tient notamment compte du fait que l'optimisation de l'utilisation des crédits, liés aux contraintes budgétaires, impose de définir une hiérarchisation des voies à

partir de laquelle des niveaux de service minimum pourront être fixés et les travaux d'entretien y afférant programmés. Dans cette perspective, la nouvelle vision de la dynamique des investissements en infrastructures de voirie débouche sur quatre catégories de voie définies de la manière suivante :

- Catégorie I : 167km (17,9% du total) regroupant des liaisons fondamentales pour les déplacements des hommes et des marchandises. Elles supportent un trafic élevé et jouent un rôle économique vital pour l'ensemble de la communauté urbaine. Il s'agit des autoroutes urbaines, des rocade, des grands boulevards urbains et des axes de pénétration.

- Catégorie II : 88km (9,4%), formée des liaisons appelées à jouer, du point de vue du développement économique envisagé à terme de façon directe ou indirecte, un rôle essentiel. Elles assurent une fonction importante, dans le déplacement des personnes. Sont concernées ici : des rues à grande circulation, des rues à forte concentration commerciale, des rues assurant la desserte d'établissements ou d'espaces publics de première importance (gare, hôpital, université, zone industrielle et d'activité, etc.).

- Catégorie III : 573km (61,2%), représente de loin le plus gros contingent de réseau et est bâtie à partir des liaisons qui, par leur situation symbolisent un caractère économique certain et/ou qui assurent une fonction de desserte importante à trafic exclusivement léger. Entrent dans cette catégorie, les liaisons inter-quartiers, les voies desservant des bâtiments publics, les voies présentant en un caractère commercial ou industriel certain.

- Catégorie IV : 108km (11,5%), composée de liaisons utilisées pour le désenclavement et/ou la desserte des zones d'habitation ou de bourgs. Elles ne peuvent avoir qu'une vocation économique d'intérêts strictement locaux. Sont incluses dans cette catégorie, le reste des voies non classées dans les catégories précédentes.

La multiplicité des différents classements enrichit autant, sous de nombreux angles, la connaissance du réseau de voirie urbain. Sans avoir la prétention d'englober tous les cas de figure existants, nous relevons néanmoins qu'il dérive à chaque fois, plus ou moins directement de l'usage prêté ou attendu de la voie dans le contexte économique ambiant. C'est pour cette raison que nous retiendrons dans la suite de l'analyse, du point de vue fonctionnel et pour faire simple, les trois niveaux, de voirie urbaine de départ à savoir : les réseaux primaire (très stratégique), secondaire et tertiaire. Nous axerons toutefois les travaux sur les voiries principales ; les plus structurantes sur le plan de la dynamique urbaine, elles bénéficient de la priorité des investissements publics. En plus le réseau routier est l'élément essentiel du système de transport urbain à Douala ; il assure surtout, grâce à ces artères principales, plus de 95% de la mobilité des personnes et pas moins de 90% du transport terrestre des marchandises.

#### 1.2.1. le réseau de voirie principal

Le réseau primaire, tel que défini ci-avant, assure la majeure partie du trafic motorisé automobile grâce aux bonnes caractéristiques géométriques de la plupart des axes qui le composent. La longueur totale dudit réseau, entièrement bitumé, croît régulièrement dans le temps (tabl.1) de 55km en 1982-1983, il passe à 89km en 1985 et double pratiquement (176km) dans la période 1985-1990 avec : l'avènement de la ville nouvelle de Douala-Nord, la restructuration et l'aménagement de la zone Nylon, la viabilisation de certains quartiers péri-centraux de la ville. Dans la foulée de ces opérations d'aménagement

planifiées, sa longueur totale, au milieu des années 90 n'a dû guère dépasser les 230 km. Au passage c'est le lieu de souligner que la plupart des statistiques portant sur le réseau routier en général, souffrent d'imprécisions ou d'imperfections.

Malgré tout, par rapport à l'ensemble de l'agglomération dont la croissance dépend majoritairement : d'initiatives populaires, spontanées individuelles ou sous forme de lotissements privés à tailles variables et de localisations péricentrales et périphériques, le réseau primaire perd régulièrement du terrain. Quelques indicateurs peuvent attester de ce déclin, de 1982 à mi-années 90 :

- tout le réseau urbain croît annuellement d'environ 12,9%, taux supérieur à celui de la pression démographique évalué à environ 7%,

- le réseau des voiries revêtues caractéristiques des voies primaires, enregistre un taux de croissance annuel de 10,6% au moment où celui des voiries en terre, représentatif du réseau secondaire et tertiaire, grimpe en moyenne à 14,3% par an ;

- au sein du réseau exclusivement revêtu, les voies principales croissent annuellement moins vite (8,7%), durant les années 80 que les voies secondaires et tertiaires (10,5%) ;

- pire le fossé ou le déséquilibre entre le réseau primaire et le reste, déjà substantiel au début de la période de référence (16,0% contre 84,0%), s'agrandit pour atteindre un autre sommet au vu des nouvelles valeurs (13,4% contre 86,6%) observées à la fin de la période considérée.

Le décalage affiché, lequel vraisemblablement poursuivra sa progression avec l'extension urbaine à prédominance incontrôlée voire anarchique, tient avant tout des dynamiques très différenciées et inégales associées respectivement aux urbanisations planifiées et spontanées voire illégales. Mais il se fonde également en corollaire sur les grandes disparités entre contraintes financières d'intensités inégales attachées d'une part au développement des voiries primaires bitumées, de réalisations très coûteuses, à la charge de la communauté urbaine de Douala et d'autre part à la production des voiries secondaires et singulièrement tertiaires, des ruelles ou d'autres pistes, dont bon nombre sont en terre, mal tracées, de création aussi spontanée que l'habitat et aux coûts relativement bas voire dérisoires.

En dépit de son insuffisance, en 1982-1983 le réseau primaire, par essence revêtu, est structuré par le maillage des grands boulevards qui le composent. Pour l'essentiel, il est très dense dans la ville centre (tabl.2) laquelle coïncide avec l'ancienne ville coloniale, avec pour unique point de convergence : le port. Aujourd'hui il capte les trafics de personnes et de marchandises émanant spécialement des différents centres d'intérêt, d'activité et de divers autres équipements collectifs qu'il dessert en priorité, les mettant directement en liaison avec : le centre administratif de Bonanjo, le centre commercial et d'affaires d'Akwa ainsi que la plateforme portuaire qui les joute ; sont intéressés au premier plan :

- sur la rive gauche du fleuve Wouri, dans les faubourgs de l'ancienne ville coloniale, aujourd'hui secteurs péricentraux urbains : la zone industrielle de Bassa, le centre industriel de Bassa, les zones d'activités de : Ndogsimbi, Ndoghem, Maképé 3 et de Ndogbong. Cet ensemble industriel gravite autour du célèbre carrefour Ndokoti lequel constitue sans doute, avec la place de l'indépendance à New-bell, sur laquelle donne le

marché central de la ville, les points noirs les plus spectaculaires de Douala au niveau de la circulation. Un peu plus près du centre, font également partie de l'aire d'attraction directe du port, les grands dépôts et ateliers des chemins de fer, le centre de dépôt d'hydrocarbures, les centres d'activités de Ndogbati et de Bessengue, etc.

- sur la rive droite du wouri, la zone industrielle portuaire de Bonabéri, les zones d'activités industrielles de Sodiko, Ngwélé, Ndobo, Bonékaka et de Bépélé.

Le réseau primaire est autant que possible réaménagé et subit plus que le reste, des entretiens réguliers destinés à lui permettre de mieux remplir ses missions. De nos jours, le fait que le Cameroun soit l'élément moteur et le leader de la zone franc en Afrique Subsaharienne place d'emblée la ville de Douala, fer de lance de l'économie nationale, et singulièrement ses infrastructures routières au cœur des priorités des hautes autorités étatiques. La logique politico-économique qui a présidé, dès la période coloniale, au développement et à l'amélioration dudit réseau continue plus que jamais à prévaloir en ce moment, dans la stratégie de restructuration et de redynamisation des activités productrices de l'ensemble urbain, en favorisant les échanges des personnes et des biens.

Les infrastructures de communication directrices, abondamment instrumentalisées par les planificateurs de tous bords, jouent à tout moment un rôle économique et structurant majeur. Mais ce n'est point sans difficultés car d'une part, la proportion très marginale du réseau de voirie de Douala, visée par les grosses opérations de réhabilitation ou d'entretien en 2000-2003, touchant à peine 40km de voie( sur un réseau global d'environ 2000km, soit 2% de l'ensemble) et d'autre part l'importance par ailleurs des énormes investissements mobilisés (5 à10 fois le budget communal) pour la circonstance, nous renvoient irrémédiablement à la problématique incontournable et très courante laquelle interpelle les responsables des métropoles des pays en développement. Ceux-ci sont quotidiennement confrontés au dilemme découlant: d'un côté de la nécessité de nombreux investissements ou actions communales à réaliser (aux coûts plutôt prohibitifs) et de l'autre côté de la capacité financière quasi dérisoire des mêmes communes !

Les deux situations paradoxales et apparemment inconciliables constituent des défis ou des enjeux cruciaux pour toutes les administrations routières, naviguant dans un contexte à la fois de restriction budgétaire et d'optimisation des dépenses ; elles imposent implicitement des choix qui privilégient, de surcroît dans la capitale économique du Cameroun, des infrastructures économiquement structurantes. Cette dernière considération, liée aux contraintes budgétaires, a nettement influencé, précédemment la proposition de classement du réseau de voirie urbain, émanant de J.-P.Gentil, en vue de leurs travaux d'entretien et de maintenance. Elle fut fondée sur un modèle de hiérarchisation des voies en quatre catégories définies selon les rôles économiques respectivement attendus ou joués par les unes et les autres.

En dehors de sa surreprésentation dans la ville centre et des bonnes caractéristiques géométriques évoquées tantôt, le réseau primaire de Douala souffre d'un certain nombre d'inconvénients voire d'insuffisances majeures qui le caractérisent. Les relations urbaines y sont, à un niveau élevé empreintes de la verticalité coloniale française, héritée de la lointaine ère napoléonienne et mettant en avant un réseau de voirie qui privilégie les radiales avec pour destination le centre ville. En effet depuis la période coloniale jusqu'aujourd'hui, les espaces économiques national du Cameroun et urbain de Douala demeurent fortement polarisés autour de la zone côtière. L'infrastructure portuaire en aval,

## NIVEAU D'OFFRE DE VOIRIE SELON LA COURONNE URBAINE EN 1987-95

COURONNE URBAINE			VOIRIE URBAINE				ENSEMBLE (c = a + b)		SURFACE (ha) (d)	DENSITE DE LA VOIRIE		
			REJETUE (km) (a)		EN TERRE (km) (b)					% Surface (km /km <sup>2</sup> )		
N°	DESIGNATION		LONG.	%	LONG.	%	LONG.	%	QUANTITE	V.R (a) / (d)	V.T (b) / (d)	Ens. (c) / (d)
CENTRALE	A	Centre Ville	47,3	85,1	8,3	14,9	55,6	100	366	12,9	2,3	15,2
	B	1 <sup>ère</sup> Couronne	74,2	69,4	32,7	30,6	106,9	100	882	8,4	3,7	12,1
	C	2 <sup>ème</sup> Couronne	54,6	47,1	61,3	52,9	115,9	100	805	6,8	7,6	14,4
PERI-CENTRALE	D	3 <sup>ème</sup> Couronne	86,1	24,8	261,7	75,2	347,8	100	2479	3,5	10,5	14,0
	E	Port-Aéroport	50,1	27,9	129,2	72,1	179,3	100	2770	1,8	4,7	6,5
	F	Bonabéri	18,9	12,6	131,6	87,4	150,5	100	1738	1,1	7,6	8,7
PERI-PHERIQUE	G	Bonabéri Ext.	23,4	20,0	93,6	80,0	117,0	100	5400	0,5	1,7	2,2
	H	Extension Est	118,6	37,1	200,9	62,9	319,5	100	11 100	1,1	1,8	2,9
	I	Extension Sud	61,2	21,9	218,7	78,1	279,9	100	10 615	0,6	2,1	2,7
TOTAL			534,4	32,0	1 138,0	68,0	1 672,4	100	36 155	1,5	3,1	4,6

V.R. : Voirie revêtue

V.T. : Voirie en terre

a toujours été au cœur des échanges, de l'économie coloniale et post-coloniale. La grande attention et la priorité, accordées de tout temps à son accès, favorisèrent le développement et l'amélioration en amont, sur les territoires national et urbain de Douala, des infrastructures routières et ferroviaires radiales, toutes convergentes vers la plateforme de rupture de charge portuaire.

Ce schéma de déploiement des axes structurants fut mis en place progressivement au détriment du reste, car il négligea notablement, que ce soit à l'échelle du pays ou de l'agglomération de Douala, les liaisons transversales, insuffisantes et de mauvaise qualité. Il restitue fidèlement, plusieurs années plus tard, le modèle d'aménagement territorial instauré à l'ère de la tutelle étrangère. Celui-ci fait du Cameroun voire de Douala, non une colonie de peuplement mais bien une colonie d'exploitation dont les infrastructures de transport verticales, très hiérarchisées sont développées et orientées vers l'extérieur : la métropole. A l'appui de ces constats, nous avons estimé, sur une base cartographique du S.D.A.U. (plan au 1/25000e décrivant entre autres la situation en 1982 des différentes infrastructures structurantes) que :

- le réseau primaire de voiries n'était pas du tout uniforme puisqu'il présentait des emprises très variables classées en trois catégories : 83,1% des voies ont une emprise de 20 à 30 mètres, 10,3% une emprise de 30 à 50 mètres et 6,6% sont des voies doubles rapides, le tout débouchant régulièrement sur des carrefours mal aménagés. Le phénomène des voies à sections multiples ou l'absence de continuité dans la capacité des voies nuit incontestablement à la fluidité du trafic provoquant des perturbations variables.

Malgré la hiérarchisation physique ou fonctionnelle des voies, la prépondérance des unes sur les autres n'apparaît pas toujours clairement sur le terrain ;

- les voies radiales, toutes catégories confondues, prédominent à 85,0% contre uniquement 15,0% de liaisons transversales. L'absence de ces dernières ou des liaisons inter quartiers latérales dans les secteurs urbains péricentraux et périphériques fait cruellement défaut dans le maillage du territoire de la ville, empreint de nombreuses ruptures et interruptions de voies. Celles-ci se signalent comme un autre trait saillant de la faiblesse du réseau primaire urbain. De quelle manière cette allégeance manifeste du réseau routier directeur aux considérations exogènes à la ville, c'est-à-dire les hauts intérêts économiques nationaux de connivence avec ceux des puissances occidentales, affecte-t-il le développement, la cohésion et l'unité de l'agglomération? la collusion de l'ensemble de ces facteurs très variés et complexes soulève toute la problématique de la croissance des métropoles portuaires des côtes africaines dont les municipalités démunies sont tiraillées entre leurs missions développement local et national.

### 1.2.2. Etat et entretien du réseau

Un autre trait caractéristique du réseau routier général dans les pays en développement est son mauvais état d'entretien. De surcroît à Douala, l'une des villes les plus pluvieuses du monde avec près de 5 mètres d'eau par an, plus que partout ailleurs en Afrique Subsaharienne, l'état du réseau et ses conditions d'exploitation sont extrêmement sensibles et dépendants au plus haut degré des intempéries. C'est dire que régulièrement toutes les routes, pour la plupart non ou mal entretenues depuis fort longtemps, sont dégradées et la totalité des quartiers touchés : d'où les grandes opérations d'aménagement des voiries évoquées dans cette étude. D'ailleurs les voies de cette métropole sont affublées du sobriquet de " cimetièrre de véhicules", contribuant ainsi au bridage handicapant de la mobilité et au dysfonctionnement urbain généralisé. L'état de catastrophe économique qui s'ensuivit a conduit le grand patronat du Cameroun, lors de ses assises de décembre 2000 (R.F.I. : Radio France International) à pousser un vigoureux coup de gueule. Il s'agit d'un appel de détresse à l'endroit des plus hautes autorités du pays, afin d'attirer l'attention sur tous les désagréments subis suite au délabrement profond du réseau routier.

Depuis la situation n'a fait qu'empirer causant un grand tort aux opérateurs de la place et au-delà, favorisant un ralentissement chronique, un manque de productivité de l'économie nationale dont on sait adossée sur la capitale économique Douala. Le diagnostic communal attribue les dégradations, en ce qui concerne le linéaire des voies revêtues, à son état général de fatigue très avancé, avec un manque d'uni, de nombreux affaissements, la présence massive des ornières, des nids de poules de tailles par endroit impressionnantes. Ces derniers interdisent sur certains tronçons, surtout lors de grosses précipitations, tous passages mécanisés et de piétons enclavant régulièrement de nombreux quartiers. Il s'agit là que du reflet de processus normal de dégradation dû notamment à un sous dimensionnement des structures, aggravé par l'absence de renouvellement des couches d'étanchéité. Quant aux routes en terre, fréquemment crevassées par des pluies torrentielles, elles ont une assise souvent trop mince constituée de matériaux sablo-argileux, très répandus dans la région de Douala et qui, se drainant très lentement en saison de pluie, se dégradent rapidement au passage des véhicules.

L'ensemble du réseau routier n'est donc pas dans un état d'entretien qualifié de normal. Sous les effets conjugués : d'une démographie galopante d'une expansion urbaine et du réseau de voirie à la fois démesurée et de mauvaise qualité, d'une croissance substantielle de la mobilité et du parc automobile hétéroclite couplée à celle du trafic



motorisé et enfin d'une récession économique rampante, il est attendu que les tendances de l'état d'entretien du réseau routier, appelé à subir de charges supplémentaires, connaissent globalement une mauvaise orientation si rien n'est fait. On observe des dynamiques divergentes opposant d'un côté, la nette progression dans le temps du parc routier urbain, en majorité de piètre qualité, appartenant aux lotissements défectueux ou à l'habitat spontané précaire et de l'autre côté, la chute permanente et continue des budgets, de l'état et des collectivités locales, affectés aux infrastructures de communication.

En réalité les difficultés financières, qui se sont traduites entre autres par d'importantes réductions des investissements publics en direction des infrastructures et des équipements collectifs, se sont faits sentir dès 1986-1987. Cette date, marquant la fin des années de prospérité, ouvre l'ère de la crise économique générale au Cameroun lequel a souscrit officiellement aux différents programmes d'ajustement structurels (P.A.S.) de son économie, avec de nombreux effets sociaux pervers. La figure 1 indique à partir de cette période jusqu'aujourd'hui, la baisse de toutes les dépenses (hors financements internationaux) communales, en particulier celles liées aux infrastructures : routes, ponts, bacs, etc. Elles s'avèrent très insuffisantes et sont affectées en priorité, non aux travaux neufs mais à l'entretien ou à la réhabilitation des axes routiers d'intérêt stratégique et économiquement structurants.

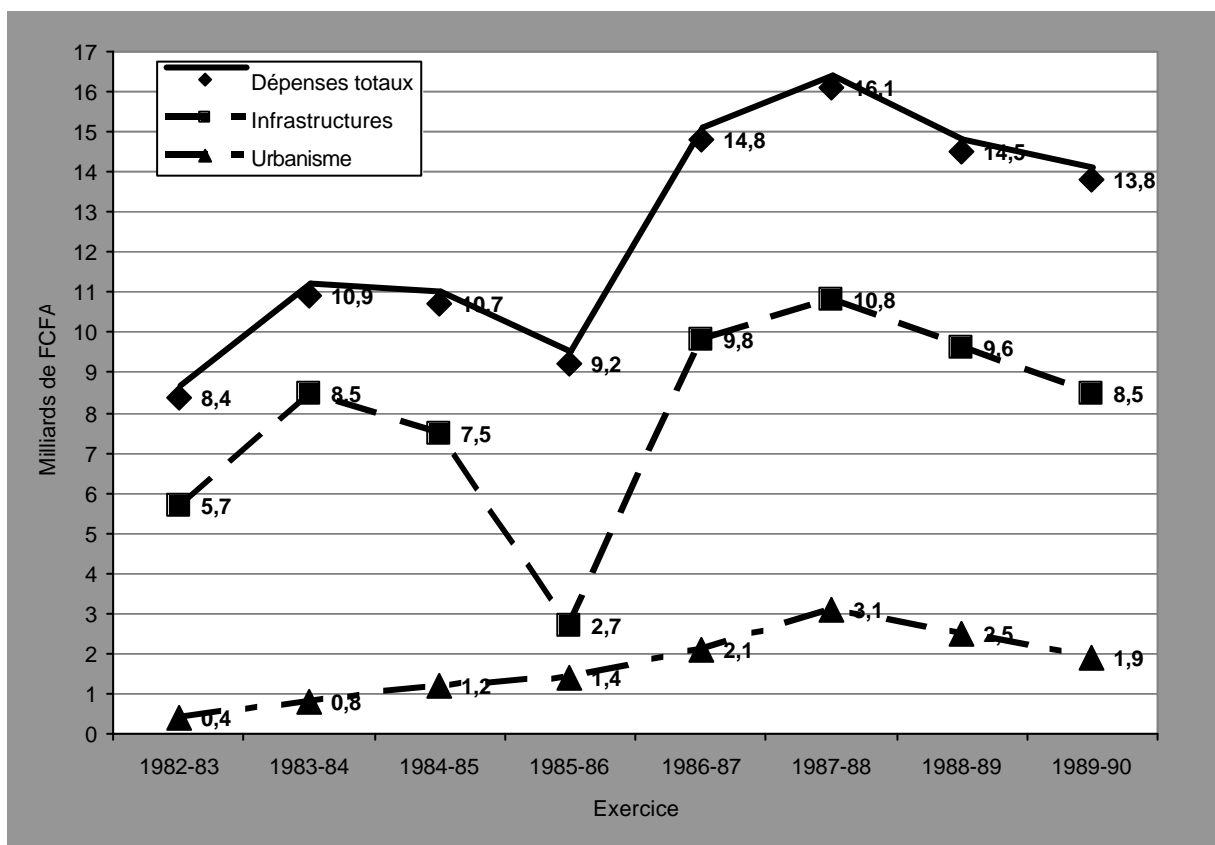


FIGURE 1

EVOLUTION DES DEPENSES D'EQUIPEMENT DE LA COMMUNE URBAINE DE DOUALA (en milliards de francs CFA)

Cas des chapitres Infrastructures et Urbanisme

En effet, le récent contexte économique très défavorable a montré la nécessité de définir et d'appliquer de nouveaux principes et méthodes de gestion routière et plus largement et

des infrastructures de transport. Il s'agit d'assurer sur le plan structurel un développement harmonieux, équilibré et efficace du système des transports à Douala, principal ressort de l'économie locale et nationale. La nouvelle approche invoquée plus haut quant au classement du réseau routier, en quatre catégories selon leur rôle, potentiel économique et en vue de sa réhabilitation future, s'inscrit naturellement dans le processus sélectif de l'action communale. Celle-ci est mise en application ces dernières années à Douala, à la faveur des emprunts multilatéraux ou d'autres financements de soutien incontournables, vu les récentes mutations socio-économiques très défavorables aux pays pauvres.

L'aide, dans certains cas, peut également revêtir un aspect technique car le délabrement notoire des routes et leur mauvais état d'entretien n'est pas uniquement l'affaire des restrictions budgétaires. On remarque dans de nombreux pays émergents, un manque cruel d'entreprises privées locales qui soient compétentes et capables d'assurer la construction et l'entretien des routes (A.I.P.C.R.II- Runji, 2003). Il en résulte entre autres un manque de concurrence réelle, des normes inadaptées et des coûts unitaires élevés : tout au long des années, des milliards de francs CFA sont cumulativement engloutis à Douala dans l'entretien routier pourtant l'état du réseau n'a cessé d'empirer.

Face au tarissement des ressources municipales voire des finances publiques et en pleine phase de restructuration de l'économie nationale, à l'occasion de laquelle sont octroyés des financements multilatéraux majeurs, on note dès lors une certaine inflexion de la logique des investissements destinés à la réalisation des grands projets d'infrastructures de transport. On observe des mécanismes de priorité et de choix, en terme fonctionnel et de localisation, entre les différents types possibles d'ouvrages à ériger. Ce dispositif discriminant ouvre une fenêtre sur la nouvelle approche de la gestion et de la dynamique des investissements en matière d'infrastructures de transport à Douala, lesquelles s'articulent autour des idées fortes ci-après :

- Réforme du code des marchés publics afin de l'adapter aux nouvelles exigences, contraintes et réalités du contexte ;

- Tous les marchés des travaux font l'objet d'appels d'offres national ou international, strictement encadrés par une expertise multilatérale des bailleurs de fonds tout au long des phases de la réalisation ;

- Eviter la dispersion non productive et l'émiettement, jadis de règle, du budget communal de route dans des opérations de saupoudrage, de moindre envergure d'entretien de voirie, dénuées de toute efficacité et sources de corruption et de nombreuses malversations ;

- Sur le plan opérationnel et dans l'attente d'une conjoncture meilleure, consolider et optimiser l'exploitation des infrastructures existantes au détriment des constructions nouvelles ;

- Priorité aux lourds financements est donnée dans ce cadre à la réhabilitation de quelques ouvrages bien ciblés et très significatifs tels que : les voiries primaires de catégorie I, bien structurantes et à fort potentiel de développement socio-économique, un pont routier de désenclavement et d'interconnexion, la plateforme portuaire d'échanges internationaux. A ce propos, nous remarquons que les plus gros et pratiquement uniques investissements programmés à Douala, voici plus d'une décennie par les pouvoirs publics avec l'appui des bailleurs de fonds multilatéraux, concernent les infrastructures de transport. C'est incontestablement sur ces dernières que les autorités communales et

étatiques fondent leur nouvelle stratégie de la reconquête et de la redynamisation économiques de la capitale économique du Cameroun. Au détail nous citerons :

i- « L'appel d'offres National ouvert n°06/AONO/CUD/2002 du 29 novembre 2002 lancé et financé par la communauté urbaine de Douala (Compte d'Entretien Voirie) pour les travaux d'entretien curatif de certaines rues de Douala » dont plus des deux tiers sont localisées au centre (le quotidien Cameroon Tribune, décembre 2002).

ii-« Le projet d'infrastructure de Douala » dont l'atelier de lancement s'est tenu du 17 au 18 février 2003 à l'hôtel de ville de Douala. A travers la viabilisation de 23 kilomètres de voiries primaires, liaisons névralgiques entièrement dégradées, ce projet a pour ambition première en amont de connecter dans de meilleures conditions le port autonome de Douala, plaque tournante des activités économiques, aux différentes zones industrielles de la ville. Il bénéficie d'un financement de 71,95 millions de dollars (soit environ 42 milliards de francs CFA) auquel participe la banque mondiale à hauteur de 80%, soit 56,35 millions de dollars. (le Messenger Hebdo Electronique, février 2003).

iii- Toujours en amont du port, et dans l'attente d'un deuxième pont, nous signalerons les travaux de réhabilitation du vieux pont sur le fleuve Wouri bâti à l'époque coloniale. Il appartient à l'un des axes primaires les plus chargés et stratégiques de la ville, en raison de ses fonctions vitales. C'est le seul ouvrage d'art assurant la liaison entre les deux parties de l'agglomération et désenclavant surtout, par rapport au centre ville, les quartiers (avec ses unités de production) de la rive Ouest et par-delà les riches régions agricoles de l'Ouest ainsi que du Sud-Ouest du pays, mieux rattachées au pôle côtier d'échange multimodal, terre, fer, mer. Couverts par des capitaux mixtes s'élevant à 13 milliards de francs CFA supportés par le Cameroun et les partenaires multilatéraux, les travaux d'une durée de 28 mois débutent en août 2003.

iv - Au terminal du système des transports, point de convergence de tous les réseaux terrestres (routier et ferroviaire) urbains, nous ajouterons les énièmes travaux de réhabilitation du port autonome de Douala. Ceux-ci sont destinés : à harmoniser et à favoriser, dans un contexte se voulant dynamique et performant, l'unité réelle d'une chaîne des transports bien intégrée et modernisée, à éviter les goulets d'étranglement multiples dans l'acheminement du fret, à assurer en aval la fluidité indispensable du trafic ainsi que le flux régulier et croissant des marchandises. D'un montant de 33 millions de dollars, soit 22 milliards de francs CFA, issus également d'un financement mixte et en partie multilatéral , les travaux qui font l'objet en ce moment d'un appel d'offres international débutent au deuxième trimestre 2003 et dureront 3 ans (R.F.I.:Radio France International , 16 mai 2003).

L'ensemble des réhabilitations ci- dessus sont l'expression d'un véritable coup de fouet imprimé au système de déplacement local. Tranchant avec les méthodes du passé, elles traduisent franchement la volonté le souci, à la fois de la communauté urbaine et de l'Etat, d'adapter l'offre de transport, archaïque voire très déficiente, aux nécessités structurelles d'une capitale économique telle que Douala. Les travaux touchent non seulement à la maintenance traditionnelle de la chaussée, mais ils innovent également en s'attaquant à l'amélioration de l'exploitation du réseau de voirie, par la proposition des aménagements particuliers, localement et fonctionnellement indispensables, surtout jusqu'à lors jamais réalisés en matière de l'offre de transport. Il s'agit : des réaménagements des intersections, trottoirs et autres systèmes de drainage, mais notamment de la création de parkings pour bus et taxis, de l'installation de panneaux de signalisation etc., tout un arsenal apportant une valeur ajoutée certaine au réseau et au centre ville davantage attractif.

Force est de constater que l'ensemble des programmes quasi chevauchants des travaux d'infrastructures de transport précédents, dont l'ampleur n'a été égalée depuis quelques années et qui épousent parfaitement la structuration des unités de production urbaines, s'inscrit en droite ligne dans la logique économique et spatiale récurrente de l'action communale à Douala. Faute de moyens suffisants, les autorités municipales misent plutôt sur des points névralgiques bien singuliers du réseau, elles se détournent des secteurs d'extension non prioritaires et improductifs, en marge du territoire de l'ancienne ville coloniale. En effet, on a pu observer qu'en matière d'investissement, la cartographie des travaux de réhabilitation routière et des infrastructures de transport en général coïncide en gros avec celle du réseau des voies primaires appartenant au grand ensemble des voiries revêtues de Douala. Au vu des chiffres précédents, ces dernières affichent leurs plus fortes densités dans les quartiers centraux de la cité (tabl. 2). Ce qui en font le territoire urbain le mieux irrigué, de surcroît première destination des déplacements tous motifs confondus, principal centre d'activités et pôle de développement d'un rayonnement national voire sous-régional en Afrique centrale.

## **2. DYNAMIQUE URBAINE ET LOCALISATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

la massivité des investissements publics au profit de Douala, que ce soit en direction des constructions de nouvelles routes ou pour leurs travaux d'entretien, contribue à affirmer la vocation des infrastructures de transport en tant que instrument privilégié de développement. S'il est incontestable que les effets d'entraînement et structurants qui en découlent soient naturellement nombreux, variés et bénéfiques aux activités desservies, il serait plus qu'intéressant d'appréhender précisément, les principales lignes de force, significatives des variations de chaque catégorie d'activité et représentatives des dynamiques urbaines. Epouseront-elles le même profil que celui de la distribution des voiries ? Sur quels types de dynamiques urbaines débouchent la dynamique des investissements de voirie ?

### **2.1. Concentration des voiries revêtues et dynamique économique du centre ville**

La disposition sur une longue période des statistiques (hélas peu nombreuses, agrégées, discontinues ou non significatives) pas toujours répertoriées sur la concentration géographique des investissements publics en voirie : constructions nouvelles et entretiens, aurait sûrement confirmé l'opposition territoriale centre - périphérie. On note effectivement une disproportion flagrante, des financements respectifs cumulés dans le temps enregistrée entre voiries revêtues et voiries en terre. Il s'agit parmi d'autres déséquilibres, de celui-là même déjà remarqué, cependant avec une moindre amplitude à propos de la densité globale des voiries plus élevée dans la ville centre. C'est pourquoi, par défaut et en guise de référence, nous nous fonderons essentiellement sur les tendances d'évolution géographiques de ces dernières et plus spécialement des voiries revêtues afin de procéder à l'analyse comparative des dynamiques urbaines territoriales.

Dans une importante métropole à l'instar de Douala, capitale économique du Cameroun, dont la vie est rythmée par le pôle structurant portuaire, se développent des processus d'agglomération spatio - fonctionnelle des unités de production. Bon nombre de facteurs d'économie de localisation et d'urbanisation ont toujours guidé les entreprises, quelle que

soit leur nature, dans le choix des sites d'implantation économiquement avantageux ou bénéfiques. Ils expliquent par ailleurs leur concentration dans les quartiers centraux de Bonanjo et d'Akwa où elles profitent :

- avant tout, de la proximité du puissant pôle d'entraînement portuaire, atout naturel de choix au service du développement local et des échanges internationaux,
- de l'extrême variété des services hautement spécialisés appartenant à toute la gamme des activités tertiaires : supérieures, libéral, de conseil, financier, commandements, etc.,
- de l'existence d'un vaste marché permettant de dégager des économies d'échelle dans le grand centre commercial et d'affaires d'Akwa,
- de la multiplicité des contacts, source de riches interactions dans les quartiers d'affaires d'Akwa et de Bonanjo,
- enfin, des économies d'infrastructure, au sens large, liées : à un bon approvisionnement en énergie électrique, eau, assainissement, téléphone, à la desserte privilégiée par un réseau de voiries revêtues, dense, et à un niveau de transport en commun efficace. Dès la fin des années quatre vingt, si la ville centre, symbolisée ici par les deux premières couronnes urbaines, ne représente que 3,4% de la superficie et 17,7% de la population de l'agglomération (taux appelé à régresser dans le temps), en revanche la densité générale de la voirie (130m/ha) et la part de la voirie revêtue (75,0%) y sont les plus élevées. Parallèlement et en adéquation avec ces taux dominants, on observe sur ce territoire les plus importantes concentrations urbaines de travailleurs (60,0%), d'entreprises (75,0%) de chiffres d'affaires réalisés (76,0%), de capitaux investis (90,0%) ainsi que les valeurs foncières et immobilières les plus fortes de l'agglomération.

Tous les chiffres et analyses ci-dessus concordent alors pour affirmer le dynamisme du centre ville fortement polarisé. Doté d'un potentiel de développement imposant, il exerce un pouvoir d'attraction sur l'ensemble de l'agglomération desservie pour la cause, par les tentaculaires couloirs de circulation radiale, caractéristiques de Douala. Nous avons relevé que les quartiers centraux mobilisent, autour du domaine portuaire l'essentiel des fonctions économiques motrices de la ville, abandonnant aux quartiers péricentraux dans un premier temps, et d'extension périphérique après 1960 ( année de l'Indépendance du Cameroun) , les activités induites et la fonction spéciale de bassin de main-d'œuvre urbain. Cette distribution spatiale selon des sphères d'influence ,bâties sur la logique de discrimination économique ,est en fait la traduction historique que la ville de Douala doit sa naissance à son port. Celui-ci, en amont est le premier organisateur de son espace fonctionnel dans les grandes lignes, débouchant sur une bipolarisation, bien tranchée de l'agglomération, typique de l'aménagement capitaliste du territoire urbain conformément aux lois économiques des marchés fonciers et immobiliers.

Les infrastructures routières au niveau urbain et national, sont alors au cœur de l'essor des activités portuaires. Ce pôle de croissance, principal débouché du Cameroun ainsi que des pays de l'hinterland sur la mer et la mondialisation, doit son dynamisme entre autres à la densité du trafic manipulé et au volume des échanges. Ceux-ci sont favorisés par une desserte irréprochable ou de qualité, à la faveur de la présence d'un réseau routier primaire structuré et performant. Le long de son tracé, se développent les autres réseaux divers (électricité, eau, téléphone, drainage, assainissement, ramassage des

ordures etc.) principaux facteurs de localisation des entreprises et services, qui en sont captifs. Par contre, on les rencontre moins régulièrement au voisinage des mailles incohérentes des voiries en terre, détériorées et mal tracées, massivement répandues dans les quartiers péricentraux et périphériques, à fonction dominante résidentielle et très peu attractifs pour les entreprises.

Le réseau de voirie forme l'interface entre d'un côté, le port et de l'autre, la pléthore des activités économiques motrices, induites ou d'accompagnement dont la vitalité se nourrit de sa structure et de son état d'entretien. A maintes reprises, nous avons signalé que celles-ci sont pour la plupart regroupés dans les quartiers centraux et à un niveau moindre dans les secteurs péricentraux et très peu en périphérie. Nous observons dès lors que la concentration, dans les quartiers riches et d'affaires, des plus grosses opérations d'aménagement de la voirie allie : la localisation des infrastructures de transport subventionnées à la dynamique des activités de production dans la capitale économique du Cameroun. Pour la circonstance et face au recul ou à l'affaiblissement de l'Etat, les gros financements multilatéraux mobilisés prioritairement par les pouvoirs publics, soucieux de soustraire au plus vite le pays du sous-développement, indiquent clairement que pour eux, les réseaux de voirie ont symbolisé durablement en amont le maillon faible, les blocages structurels dans le processus de la croissance et de la création des richesses.

## 2.2. Restriction budgétaire : localisation sélective et centrale des investissements de voirie

Bien qu'avec des composantes disproportionnées dans leurs structures, le réseau routier et les services des transports de Douala sont placés au cœur même du dispositif de développement de l'ensemble des activités urbaines dont ils constituent le levier privilégié. Leur essor variable et inégal relève de plusieurs considérations que nous résumons ci-après, sous forme de constats. En effet, ceux-ci s'apparentent parfaitement sur plusieurs points, à ce qui se passe dans bon nombre de villes moyennes occidentales, sans métro et à budget limité, ainsi que dans les métropoles africaines :

1 – l'entretien et le développement du réseau de voirie urbain constituent le premier poste de dépenses d'équipement de la communauté urbaine de Douala, puisque de 1982 à 1990 ce chapitre budgétaire oscillait entre 60 et 75% de l'investissement total consenti (fig. 2). Eu égard à la valeur élevée des financements liés aux dernières opérations des voiries et ouvrages d'art, ce taux est appelé à progresser très vite.

2– D'une manière générale, les dépenses sont doublement caractérisées tout d'abord par une variabilité temporelle : selon les besoins, c'est-à-dire les contraintes structurelles dépendant de l'état du développement et en fonction notamment de la conjoncture économique laquelle influe étroitement sur la capacité financière de la municipalité. En effet, historiquement et du point de vue de la production et de l'entretien des infrastructures de transport routières, on peut distinguer au niveau national voire urbain, deux périodes économiques : (i) la période faste qui a vu le budget de l'état, à travers les ministères spécialisés ainsi que la commune, prendre en charge les différents financements des travaux ; (ii) la période de crise qui s'est traduite par la diminution notoire de la richesse nationale, la privatisation de l'économie camerounaise, d'où

restriction drastique du niveau des financements publics initialement affectés à la réalisation du réseau routier urbain.

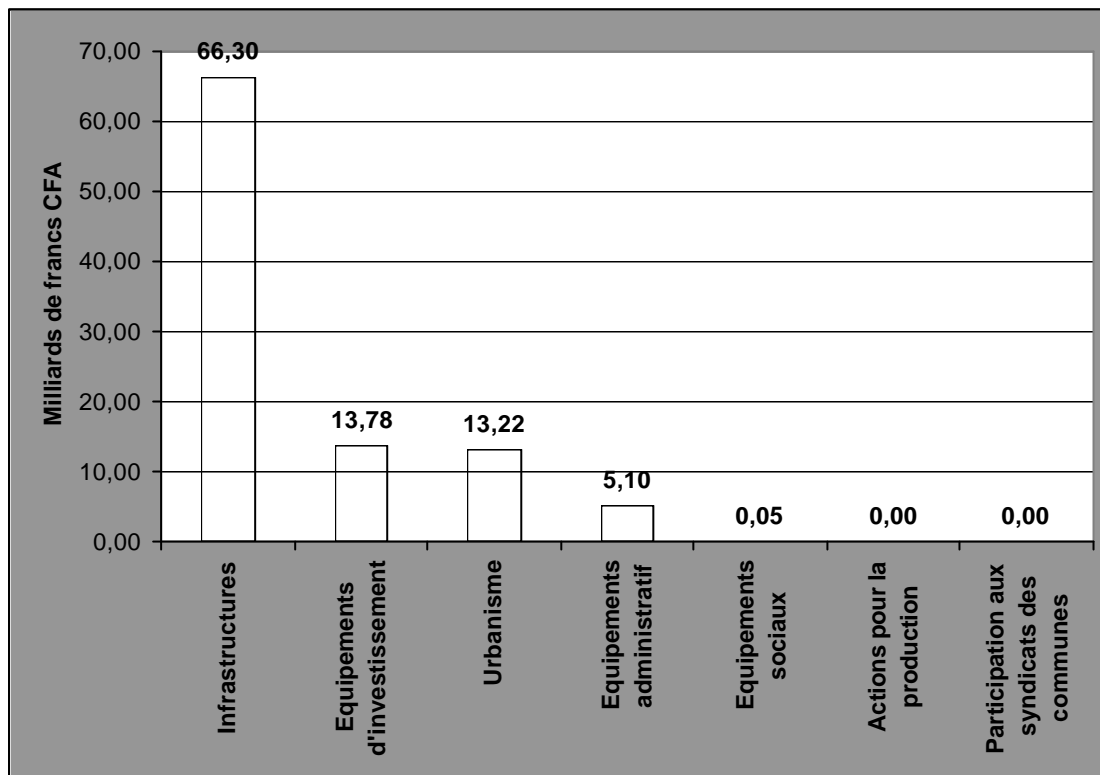


FIGURE 2

EVOLUTION DES DEPENSES D'EQUIPEMENT DE LA COMMUNE URBAINE DE DOUALA (en milliards de francs CFA)  
Effort cumulé par chapitre de 1982-83 à 1989-90

C'est précisément ce dernier changement ou évolution conjoncturelle de l'économie qui a imprimé plus qu'avant, un caractère nettement sélectif des investissements et de l'action communale. Celle-ci privilégie alors l'entretien du réseau directeur, au cœur des activités et de la ville, au détriment du développement péricentral et périphérique plus spontané des voiries, dans l'ensemble de mauvaise qualité. Leur production est prise en charge majoritairement par les aménageurs privés au sein de nombreux lotissements défectueux initiés dans ce cadre par des propriétaires terriens coutumiers. Le choix ou la priorité des travaux d'entretien bien ciblés, qui se veulent éminemment stratégiques dans un contexte de pénurie, tient donc avant tout compte, tel que nous l'avons souligné plus haut pour les plus significatifs, du caractère économiquement structurant : du pont, du port puis des voiries primaires à réhabiliter et dont on attend bien d'effets d'entraînement bénéfiques.

Outre le fait par exemple qu'à l'échelle urbaine le pont relie les deux rives du fleuve Wouri et constitue le seul axe de désenclavement en direction du centre ville, des quartiers Ouest de l'agglomération (Bonabéri et au-delà), cet édifice d'une part, consacra ainsi la liaison au niveau national entre la ligne du Nord et la ligne du centre du chemin de fer. D'autre part grâce à lui, on a assisté à l'achèvement de l'interconnexion du port, via ces embranchements, au réseau routier et ferroviaire national. Par-delà, c'est la mise en œuvre d'une parfaite et entière exploitation intermodale du système de transport qui se

concrétise. Au vu de tout ce qui précède, nous ne manquerons pas de souligner au passage que la quasi globalité des gros investissements en infrastructures de transport à Douala a pour finalité beaucoup plus de stimuler l'activité économique, en particulier dans le secteur industriel, en produisant les marchandises pour le marché mondial, que de corriger les inégalités spatiales et urbaines héritées de l'ère coloniale.

Quelle que soit la période historique de la souveraineté politique du Cameroun (coloniale ou post-coloniale), les hauts responsables qui se succédèrent se sont toujours appuyés d'une manière intéressée, sur les infrastructures de transport primaires. Celles-ci forment l'élément moteur, le levier majeur et puissant du développement économique et constituent le premier ressort d'une dynamique urbaine variée disparate et déséquilibré au Cameroun. La ville portuaire de Douala illustre parfaitement au sommet, le lien étroit associant : développement économique et concentration des infrastructures de transport. Leur variabilité à laquelle s'ajoute le critère " position par rapport au centre", tous deux facteurs significatifs de clivage, se trouvent à l'origine des différenciations de types de dynamiques observés localement : économique ou démographique – résidentiel.

Au final, les lourdes et coûteuses opérations d'aménagement des infrastructures routières de base, auxquelles il faudrait associer les grands travaux portuaires, font partie d'un large dispositif de revitalisation et de redynamisation du tissu productif aussi bien à l'échelle locale, nationale que sous régionale. Il est en priorité destiné à lutter contre la crise de développement, à enclencher un processus pérenne de la reconquête économique en apportant un nouvel élan aux affaires, activités commerciales, industrielles et résidentielles locales. Manifestement eu égard à la logique non dissimulée de ces investissements routiers, fer de lance de la dynamique des quartiers et de la ville, les opérations d'aménagement des voiries ci-présentes, constituent pour les pouvoirs publics l'ossature de base de leur stratégie urbaine. Elle devrait rassembler et cristalliser autour d'elle, toutes les potentialités voire les énergies productrices et doper au niveau des différentes branches, l'ensemble des activités économiques de l'agglomération, sans pour autant modifier fondamentalement leur localisation et répartition.

### 2.3. Investissements routiers et dynamiques urbaines géographiquement différenciés : économique au centre et social en périphérie planifiée.

Par exemple la densification des voiries périphériques, à hauteur de celle des voiries du centre ville, dans le cadre bien ponctuel des opérations d'habitat social planifié de la S.I.C. et des lotissements de la M.A.E.T.U.R. , ne suffit pas seule à constituer le point d'appui d'une réelle revitalisation spatiale suburbaine. Elle n'est en tout cas pas synonyme d'un quelconque essor, desserrement ou rééquilibrage économique en faveur de ces quartiers dépourvus de certains atouts naturels, fonctionnels et infrastructurels de base dont ont besoin les entreprises. Il résulte dès lors de la politique urbaine mise en œuvre qu'en moyenne, le centre ville de Douala symbolise richesse et prospérité au moment où les traits dominants que forment la misère, l'exclusion sociale et la désolation riment avec une périphérie non dénuée cependant d'un certain dynamisme. Car les réseaux de voirie, en particulier revêtues, très denses et représentés aux deux extrémités urbaines (ville centre ancienne et ville nouvelle d'extension) s'avèrent tous porteurs de dynamiques variées que l'on peut classer en deux catégories distinctes, en raison des effets induits :

- celles liées au centre ville génèrent prioritairement un développement économique, des activités de production, commerciales motrices et de services alors que,



- celles typiques de la ville nouvelle de Douala Nord et de la Cité des palmiers, toutes deux périphériques et opérations immobilières à l'origine sociale, se sont détournées de leurs objectifs premiers à posteriori : aujourd'hui, cet habitat est le siège d'un développement social discriminatoire. Destinés au départ théoriquement aux plus démunis, en raison de la saturation des quartiers huppés centraux et des coûts prohibitifs des loyers qui y sont pratiqués, ce sont plutôt, après construction et répercussion des charges, les catégories urbaines moyennes et les plus nanties, à fort pouvoir d'achat qui occupent finalement ces vastes parcs immobiliers plus confortables et mieux équipés que la moyenne. Selon les mécanismes sélectifs des marchés immobiliers, fonciers et face à une pression démographique sans relâche, une nouvelle fois les déshérités insolubles sont encore repoussés plus loin du centre ville, en marge de l'agglomération dans les espaces hostiles, d'accessibilité difficile. Ce processus accrédi terait le modèle très courant dans les pays en développement, d'expansion urbaine dans la rupture et actualise la problématique du thème : "mobilité et desserte des zones périphériques par les transports collectifs" dont précisément les plus démunis demeurent captifs.

Les choix et priorités opérés, suite aux contraintes budgétaires, dans les dépenses d'équipement et dans l'action communale tiennent donc compte singulièrement de la vocation première de Douala dans l'échiquier national et sous régional. Cette métropole de l'Afrique centrale est la ville la plus peuplée et la plus grande, elle constitue le principal pilier du développement en s'imposant en tant que moteur de croissance de son économie. Sa puissance s'affirme d'autant que son dynamique port revêt, à l'échelle géographique, la triple casquette de pôle urbain, pôles national et sous – régional Afrique Centrale.

Fort de cette posture avantageuse et stratégique, l'agglomération de Douala bénéficie, à un niveau très élevé de l'Etat et des institutions de financement multilatérales vouées au développement, de toute les attentions en matière d'investissements clés, publics et privés, malheureusement de répartition très inégale sur son territoire. Car en dehors de la ville nouvelle de Douala Nord et de la cité S.I.C., dite "des palmiers", ayant concentré à la création des investissements de voirie liés à la fois : à la croissance urbaine, à l'amélioration des réseaux des réseaux de transport et à l'amélioration du cadre vie, l'expansion urbaine péricentrale et périphérique ne s'est véritablement accompagnée de la réalisation d'équipements importants. De toute évidence, le caractère sélectif de l'action communale introduit plus spécialement la seconde variabilité des dépenses d'équipement, cette fois-ci spatiale, en ce qui concerne notamment les investissements d'entretien étalés dans le temps et rigides. En effet, la plupart d'entre eux, tels que signalés ci- avant, sont affectés à la portion du réseau localisée dans les quartiers centraux de l'espace économique utile et très peu dans les quartiers marginaux dévitalisés, selon un cycle saisonnier articulé autour des périodes pluvieuses. Dans l'ensemble, il apparaît évident que la dynamique des investissements de voirie colle beaucoup plus avec la dynamique économique du centre ville qu'avec la dynamique démographique des quartiers d'extension.

A l'échelle de la ville, ceci amène légitimement à s'interroger, en l'absence d'actions d'accompagnement structurantes suburbaines, sur la validité territoriale de ce modèle de développement très centralisé, lequel tend à accentuer la spécialisation fonctionnelle et la bipolarisation de l'espace urbain ? Parviendra-t-il à sauvegarder la cohésion urbaine ou à enrayer l'explosion urbaine, rythmée par une croissance démographique galopante, dans une agglomération de plus de deux millions d'habitants, en extension permanente donc à forte consommation d'espaces périphériques ? Comment dans ces conditions réconcilier

éloignement et intégration urbains lorsque les migrations alternantes massives, longues voire pénibles ne sont pas efficacement pris en charge, à hauteur des besoins, par des moyens de transport adéquats et demeurent par ailleurs socialement discriminants ? En fin de compte face à la généralisation, au sein des pays en développement démunis, de ces montages financiers multilatéraux dans un contexte de crise économique, les résultats ou impacts escomptés des investissements des infrastructures de transport se sont souvent avérés partiels, mitigés voire nuancés. Localement, ils ont connu des fortunes diverses amenant, à bon escient et au vu des bilans enregistrés, le S.I.T.R.A.S.S. 7 (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub – saharienne) des 22, 23, 24 mars 2004 Dakar – Sénégal, à se pencher entre autres sur le thème « Libéralisation et financement des transports : la libéralisation est-elle une réponse aux faibles capacités de financements ? »

### 3. CONCLUSION

Cette étude très macroscopique, portant sur les dépenses d'équipement de la municipalité de Douala, en matière de développement urbain et des transports, affiche un caractère assez global et général lequel reflète la qualité des documents explorés. Ceux-ci déjà en nombre insuffisant, avec des informations et autres statistiques de valeur agrégée voire imparfaites, se prêtent plutôt mal à une analyse fine de la nature des opérations de voirie. Les seuls recueils des données que sont les huit " Comptes Administratifs" disponibles et consultés, ne fournissent guère de détails quant à la ventilation datée des investissements, ni par fonction ni par quartier. Ceci ajouté à la difficulté d'accès aux archives techniques (documents internes), incomplètes et de tradition récente dans la municipalité, toute analyse dans ces conditions ne peut s'en trouver que tronquée. D'où l'approche méthodologique alternative et combinée proposée pour la conduite de ce travail. S'appuyant sur plusieurs sources indépendantes, elle a eu pour ambition de cerner dans les grandes lignes, les mécanismes et autres logiques (économiques, spatiales et de mobilité) qui sous-tendent la relation entre infrastructures de transport et urbanisation.

Les carences documentaires et statistiques ne sont pas uniquement l'apanage du Cameroun ; il en est de même dans les autres pays africains où les travaux relatifs par exemple, à l'offre et à la demande de transport, lesquelles sont par ailleurs très méconnues, s'effectuent dans des conditions bien difficiles. Ils s'appuient régulièrement sur un encadrement bibliographique non seulement peu abondant, mais d'un contenu à caractère très fréquemment agrégé du point de vue : géographique, socio – économique et d'autres traits significatifs de la demande, de l'offre et des déplacements. Sur fond de pénurie de budgets propres de recherches et d'études dans les pays en développement, il ne fait aucun doute que l'ensemble du système des transports urbains, caractéristiques de ces régions pauvres, titre une part non négligeable de sa méconnaissance, des insuffisances méthodologiques voire des limites des études techniques ou apparentées existantes. Leur objectif final étant généralement la programmation, le bilan d'investissement, le dimensionnement du réseau de transport, etc. En un mot la pauvreté des observations ainsi que le manque de précisions des données disponibles rejallissent fatalement sur le contenu des études et la qualité des prévisions.

La question des lacunes des Comptes Administratifs, de nature exclusivement comptable, est également d'actualité dans les villes françaises, mais peut-être pas avec la même acuité, au niveau d'absence de détails, que précédemment. Nous tiendrons alors compte des insuffisances d'analyse engendrées par les documents susdits (FAIRE D'ARCIER, 1984) en proposant la mise en place, au sein de la communauté urbaine de Douala, d'une comptabilité fonctionnelle détaillée des opérations de voirie de localisation bien précise.

Sans perdre sa vocation initiale, ce nouveau document servira de tableau de bord communal, autorisant à la fois des bilans des actions engagées et une meilleure maîtrise voire orientation de la programmation des investissements futurs par rapport aux objectifs stratégiques de développement affichés par la politique urbaine, dans un contexte de restriction budgétaire publique ; celui-ci laisserait une place de plus en plus grande au partenariat privé et à la coopération internationale.

Dans ces conditions et sur la base des indicateurs ci-dessous, l'analyse fine et plus précise du budget général d'investissement de la communauté urbaine de Douala devrait, dans le futur :

- Préciser le contexte général de l'investissement de la communauté urbaine à travers une approche historique et urbanistique,

- Renseigner directement sur les logiques de l'investissement en matière de voirie par une approche analytique en termes fonctionnel et spatial. En tant que ville carrefour à la croisée de plusieurs influences, quels sont les intérêts qui priment en amont : locaux, nationaux ou sous régionaux ? Constituent-ils des atouts ou des handicaps pour cette agglomération ?

- Saisir l'évolution de la nature des investissements de voirie par domaine d'intervention :

- principaux axes de circulation,
- programmes liés à l'activité économique et industrielle
- programmes accompagnant l'habitat,
- aménagement, réhabilitation et entretien général des voies, des espaces verts, de l'éclairage public, de la viabilisation, du matériel de transport et de voirie.

- Procéder à la ventilation et saisir l'évolution de la nature des investissements de voirie par quartier :

- évolutions différenciées voire contrastées révélant la hiérarchisation des investissements et la dynamique urbaine propre à chaque quartier,
- la fréquence et le rythme des investissements par quartier, etc.

Nul doute que, suite à la minimisation des imperfections et de l'imprécision des données fournies par les Comptes Administratifs améliorés, l'analyse conjointe de la dynamique d'investissement, en terme de fonction et de localisation, permettra de nous renseigner mieux sur les évolutions de l'aménagement transport et ses implications sur la dynamique et le développement urbain de Douala. Quels seront les déterminants, le profil et la logique sous-jacente du cycle " Croissance- transport-cadre de vie" à Douala et en moyenne dans les agglomérations importantes des pays en développement ? Sur quels points divergera-t-il par rapport au modèle en vigueur dans les villes occidentales de même taille ? Au terme de l'analyse, à travers des indicateurs ci-dessus identifiés comme étant à la fois du diagnostic et de performance, nous lèverons sûrement un coin de voile significatif sur les avantages sociaux et économiques qu'apporte, d'après le Président d'Afrique du Sud Thabo Mbeki (Revue A.I.P.C.R. II , 2003) une bonne infrastructure routière. Ce dernier la place, en tant que force motrice principale, au cœur même de la

nouvelle approche du continent africain : le N.E.P.A.D. (Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique) en matière de développement durable et de régénération.

## REFERENCES

- [1] AIPCR (2003) : Message du Président d'Afrique du Sud, M.Thabo Mbéki, Revue AIPCR, N° 318 II, p.3.
- [2] Eboumbou Jemba Ch. (2001) : *Infrastructures de transport et de développement urbain à Douala : Pour quels impacts ? les particularités du port*, the 9th World Conference on Transport Research, 6 p.
- [3] Eboumbou Jemba Ch. (2001) : *transports urbains et pauvreté dans une grande métropole de l'Afrique Centrale : Cas de la ville de Douala au Cameroun*, Actes du S.I.T.R.A.S.S. 6, pp. 321 – 339.
- [4] Faire d'Arcier Bruno (1984): *Dynamique urbaine et localisation des infrastructures de transport*, Institut de Recherche des Transports, 128 p.
- [5] Gentil J.-P. (1991) : *Approche d'une méthodologie pour l'amélioration de l'offre de transport dans la ville de Douala*, Ministère de la Coopération et du développement de France, 184 p.
- [6] P.N.U.D. (1998) : *Rapport sur le Développement Humain au Cameroun: la pauvreté au Cameroun*, 100 p.
- [7] *Projet Urbain F.A.C. Cameroun (1983) : S.D.A.U. de Douala, Annexe N°4 : Voirie et transports*, M.I.N.U.H., 171 p.
- [8] Romann D. et Baehrel Cl. (1983) : *Manuel d'Urbanisme pour les pays en développement*, vol. 5 les infrastructures, A.F.A.D.E. pp. 154 – 155.
- [9] Walter et Partners, D.I.W.I., S.C.E.T. Cameroun, Transroute (1985) : *P.D.U. Douala, Etude de factibilité pour l'établissement d'un projet de Voirie – Circulation – Transport*, M.I.N.U.H., 36 p.