

Document de
La Banque Mondiale

A N'UTILISER QU'A DES FINS OFFICIELLES

CONFIDENTIEL

Rapport No. 3030-CM

CAMEROUN

MEMORANDUM SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

VOLUME I

Le 8 juin 1981

**Division des ports, chemins de fer
et aeroports
Bureau regional Afrique de l'Ouest**

TRADUCTION NON-OFFICIELLE A TITRE D'INFORMATION

Le présent document fait l'objet d'une diffusion restreinte, et ne peut être utilisé par ses destinataires que dans l'exercice de leurs fonctions officielles. Sa teneur ne peut être autrement divulguée sans l'autorisation de la Banque Mondiale.

EQUIVALENCES MONETAIRES

Unité monétaire franc CFA (FCFA)

1 dollar EU = 210 francs CFA

POIDS ET MESURES

1 kilomètre (km)	=	0,62 mile (mi)
1 kilomètre carré (km ²)	=	0,39 square mile (mi ²)
1 mètre carré (m ²)	=	10,76 pieds carrés (ft ²)
1 tonne métrique (t)	=	2 205 pounds (lbs)
1 kilogramme (kg)	=	2,2 pounds (lbs)

ANNEE BUDGETAIRE

1 juillet-30 juin

CAMEROUN

MEMORANDUM SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTSVolume I. PLANIFICATION DES TRANSPORTSTable des matières

	<u>PAGES</u>
I. Rappel des faits	1
Données générales	1
Le secteur des transports	2
II. L'organisation et la structure de la planification des transports	3
Perspectives d'avenir de la planification des transports	4
(i) Renforcement de la cellule de planification des transports	4
(ii) Intégration de la planification des transports dans l'économie nationale	5
(iii) Un plan de transport axé sur la stratégie ...	5
Méthodologie du plan	6
III. Objectifs et investissement sectoriels du Quatrième plan.	7
A. Objectifs	7
B. Financement	9
IV. Préparation du Cinquième plan et planification des transports à long terme	10
A. Répartition régionale des investissements	10
B. Mise en valeur du Sud-Est	11
C. Perspectives de développement du port de Douala	11
D. Politique financière des sociétés d'Etat	12
E. Voies d'acheminement des produits vers la République centrafricaine et le Tchad	13

Le présent document fait l'objet d'une diffusion restreinte, et ne peut être utilisé par ses destinataires que dans l'exercice de leurs fonctions officielles. Sa teneur ne peut être autrement divulguée sans l'autorisation de la Banque Mondiale.

	<u>PAGES</u>
V. Objectifs sectoriels et investissements au titre du Cinquième Plan	17
A. La situation actuelle	17
B. Les priorités pour l'avenir	18
C. Autres études préparatoires	21
VI. Examen succinct du plan d'action	23

VOLUME II - LES ANNEXES

ANNEXE I - LES TRANSPORTS	1
ANNEXE II - TABLEAUX	31

CAMEROUN

MEMORANDUM SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Volume I. PLANIFICATION DES TRANSPORTS

I. Rappel des faits

Données générales

1. Le Cameroun couvre une superficie de 475.000 km² et comptait environ 7,8 millions d'habitants en 1977. Les ressources naturelles du pays sont importantes et variées mais ne sont pas toujours d'accès facile. Les sols et le climat se prêtent à une vaste gamme de cultures, les zones forestières du Sud-Est recèlent des ressources importantes de bois d'oeuvre inexploitées, et l'élevage pourrait être développé au nord du pays. Au cours de la période du Deuxième Plan (exercices 67-71), le PIB s'est accru, aux prix de 1974/75-1976/77, de 4,2 pour cent par an, puis de 4,4 pour cent par an pendant le Troisième Plan (exercices 1972-76) et de 7,9 pour cent par an entre 1975/76 et 1978/79. L'accroissement de la population était, d'après les estimations, de 1,8 pour cent environ au cours des années soixante, de 1,9 pour cent environ jusqu'à 1975 et de 2,3 pour cent environ à partir de cette date. Le PNB par habitant se situait autour de 560 dollars en 1979.

2. Inégalement répartie, à la fois entre les régions et à l'intérieur des régions, la population camerounaise se présente comme suit :

- i) la population de la région nord qui se concentre principalement à Garoua et au nord de cette ville; cette région, dans l'ensemble subsaharienne, a une production axée sur l'élevage, les arachides et le riz. Les autres denrées alimentaires et matériaux dont la production locale est insuffisante doivent être apportés du Sud et de l'étranger par la voie transcamerounaise;
- ii) la population située au centre-sud du pays, surtout à Yaoundé ainsi que le long d'un ruban de développement vers le sud jusqu'à Mbalmayo, et regroupée dans de petites agglomérations telles que Kribi. Cette région s'oriente davantage vers les cultures de rapport (cacao, café), l'activité forestière et plus récemment, le secteur tertiaire que vers l'agriculture de subsistance; ce fait et son rôle de plus en plus actif de centre administratif sont à l'origine du déficit net en denrées alimentaires qu'elle connaît actuellement.

- iii) la population faible et dispersée de la région forestière de l'Est avec l'amorce d'un ruban de développement Belabo-Bertoua-frontière centrafricaine.
- iv) une population comparativement dense et également répartie dans les trois provinces comprenant l'ancien Cameroun occidental, la région bamileke à culture intensive et le littoral. Il s'agit là des principales zones de production alimentaire du Cameroun et de la source principale d'approvisionnement pour les régions déficitaires et pour l'exportation.

A part Yaoundé, centre politique et administratif où la population s'est concentrée, les autres pôles d'attraction démographique sont les régions naturelles d'activités économiques qui possèdent un potentiel agricole; quant à Douala, c'est le lieu par où transitent les activités commerciales avec le reste du monde.

3. A moyen terme, l'expansion continue de l'agriculture, les prix favorables, de même que le développement du secteur industriel devraient permettre à la croissance du PIB de se poursuivre au rythme de 6 % environ par an pendant la durée du Cinquième plan (exercices 82-86). En dépit de l'accroissement du coût du service de la dette, l'évolution récente du secteur industriel, surtout celui du pétrole, devrait assurer le maintien de ce taux de croissance à l'avenir.

Le secteur des transports

4. Les principaux axes de transport ont été jusqu'à présent en grande partie fonction des caractéristiques géographiques et sociales du pays (carte). L'artère principale est la liaison transcamerounaise par route/rail unissant le Nord via Yaoundé à Douala ainsi que l'axe routier (et ferroviaire, relativement peu important) reliant Douala aux hauts plateaux de l'Ouest. Depuis quelques années, les investissements ont été principalement concentrés sur le réseau transcamerounais; les normes techniques élevées adoptées dans la région du nord s'appliqueront désormais au tronçon Yaoundé/Douala, en cours d'amélioration. Il existe également un réseau routier assez développé qui rayonne à partir des pôles principaux d'activité économique et assure surtout le trafic local du Nord, des environs de Yaoundé, de la zone de Douala et de la zone bamileke où le réseau routier est le plus dense.

5. Ce schéma d'évolution présente certaines faiblesses. Il semble privilégier par trop certains axes au détriment d'autres routes principales, secondaires et tertiaires (de desserte). Ainsi, par exemple, des ressources importantes sont actuellement consacrées à l'amélioration de liaisons routières et ferroviaires entre Douala et Yaoundé, Ngaoundéré et Garoua alors qu'on accorde moins d'attention aux moyens de transport nécessaires pour répondre plus directement aux besoins des populations locales, comme par exemple celles des conurbations en expansion rapide de Yaoundé et de Douala. Dans le cas de Yaoundé, cette politique semble contribuer à l'accroissement des prix (en

valeur réelle) des denrées alimentaires produites dans le pays même. Une façon d'y remédier serait d'améliorer les routes d'accès aux régions de cultures vivrières entourant Yaoundé et de procéder au revêtement de la route Bafoussam-Yaoundé.

6. Le fait qu'au cours du Troisième plan, le secteur des transports, à l'exclusion des télécommunications, ait absorbé quelque 40 % de l'ensemble de l'investissement dans le secteur public et qu'au titre du Quatrième plan, cette proportion devrait être de 26 %, témoigne de l'importance des investissements dans cette branche. La mise en place ou l'amélioration de l'infrastructure de base des transports que l'on vient de décrire, date dans une large mesure des dix dernières années. Ce développement s'est effectué selon un schéma assez simple et ne semblait pas exiger d'analyse complexe. On comprend alors que la planification des transports n'ait évolué que lentement.

II. L'organisation et la structure de la planification des transports

7. Selon l'usage, la planification économique et la planification des transports au Cameroun associent étroitement les pouvoirs publics, les représentants des milieux économiques, les élus, les représentants de l'administration locale et les ministères techniques. Amorcé au niveau de l'arrondissement, la préparation du Plan est progressivement centralisée au sein du Comité national du Plan. Cette procédure institue de ce fait un équilibre entre les différents échelons du pouvoir et entre les intérêts locaux et nationaux. En principe, la planification des transports est établie selon le même processus. Cependant le Ministère des transports, créé en 1970, s'est trouvé désavantagé du fait qu'il était uniquement représenté au niveau régional alors que les autres ministères techniques disposent de représentants au niveau des départements ou des arrondissements. Le Ministère des transports éprouvait également une pénurie de personnel suffisamment qualifié. Cet état de choses a eu pour résultat de limiter la contribution des ministères techniques au processus de planification des transports. Il y a cependant lieu de penser que le rôle du Ministère des transports dans la planification des transports sera élargi en raison des changements récemment introduits dans les attributions et l'organisation des Ministères des transports et des travaux publics, de la création d'un Ministère de l'habitat et de l'urbanisme, du renforcement du personnel du Ministère des transports et d'un plus ample recours à l'assistance technique. Des dispositions devront donc être prises pour renforcer le processus de coordination interministérielle et les procédures de planification interne de même que l'organisation et la dotation en effectif du Ministère des transports.

8. Plusieurs mesures ont déjà été prises dans ce sens ou sont en voie de préparation, notamment une proposition visant à convertir le Bureau de coordination et de planification existant, encore à l'état embryonnaire, en une Division des études et de la planification qui bénéficierait de l'assistance technique prévue dans le cadre du Cinquième projet routier envisagé. A ceci s'ajouterait une étude

de transport qui serait réalisée par des consultants extérieurs. Dans une optique de planification à long terme, le Gouvernement prépare actuellement un document intitulé Rapport-Bilan et Perspectives d'avenir (An 2000) qui comprend une section traitant des transports. Il s'agit là d'un premier jalon utile pour identifier les principaux besoins de développement et d'investissement éventuels dans ce secteur et d'un document de base important pour l'étude des transports envisagée. Cette dernière permettra de rassembler des données cohérentes, d'établir une analyse logique et de classer les projets éventuels en fonction de solides critères économiques et techniques, fournissant ainsi une base judicieuse pour les décisions qui seront prises à l'avenir en matière d'investissement.

Perspectives d'avenir de la planification des transports

9. L'importance croissante accordée à la planification des transports requiert une meilleure intégration des transports dans le processus de planification nationale. Bien qu'elle relève manifestement du Ministère des transports, la planification des transports met en jeu plusieurs autres ministères en qualité d'organismes d'exécution. A la suite des récentes réformes administratives, il serait certainement utile d'explicitier les directives qui sont destinées à régir les relations entre agences d'exécution et entre ministères en matière de planification des transports. A cet égard, un document énonçant clairement les attributions spécifiques du Ministère des transports en matière de planification du secteur et définissant les relations et les méthodes de travail avec les autres ministères et organismes intéressés, faciliterait certes la planification harmonieuse et logique des transports et la mise au point d'un volet de transport intégré pour les plans de développement. Il conviendrait de déterminer avec précision les principales étapes de l'exécution du Cinquième Plan et de la préparation de la composante transport à inscrire dans le Sixième Plan, de même que les niveaux de décision. Ce travail de définition des relations fonctionnelles et de conception des procédures administratives pourrait être confié dans un premier temps à un expert de l'extérieur, qui serait guidé dans sa tâche par une commission provisoire composée de représentants des ministères intéressés, sous la présidence du Ministère de l'économie et du Plan. Compte tenu de la nouveauté de cette démarche et des chevauchements de responsabilités dans certains cas, il serait important que des directives précises soient mises au point dès que possible en 1981.

10. Cette étude devrait être étendue au Ministère des transports lui-même par le biais de la transformation envisagée du Bureau de coordination et de planification en une Division des études et de la planification dotée d'un personnel suffisant dont la mission serait l'intégration plus étroite des transports dans l'économie nationale et la mise au point d'une stratégie de planification des transports.

11. (i) Renforcement de la cellule de planification des transports
Le Bureau de coordination et de planification du Ministère des transports compte un économiste, recruté dans le cadre du projet d'assistance technique en 1978 et un économiste financé par le PNUD (à temps partiel jusqu'à la fin de janvier 1981). Un supplément d'assistance technique pour la planification des transports est actuellement fourni par l'intermédiaire (i) d'un économiste/statisticien, dont les

services sont financés par la Banque Mondiale dans le cadre du Troisième projet routier, qui a pris ses fonctions en 1979. Cet expert vient d'établir et exécute actuellement pour le compte du Ministère des transports une étude nationale origine-destination du trafic routier dont l'achèvement est prévu pour 1981 (le Troisième projet routier prévoyait également l'octroi de quatre bourses pour former des homologues camerounais); (ii) un économiste affecté au Ministère de la planification économique, financé dans le cadre du Projet d'assistance technique, pour contribuer à assurer la coordination des décisions en matière d'investissement entre le secteur des transports et les autres secteurs de production et qui vient de prendre ses fonctions; et (iii) des experts de l'assistance technique travaillant à la Direction des routes du Ministère de l'équipement, qui seront affectés au Bureau de planification routière dont la création est envisagée. Les principaux experts étant d'ores et déjà plus ou moins en place, il importe de leur fournir le personnel d'exécution compétent moyennant le recrutement d'assistants techniques dotés d'homologues convenables. Le recrutement projeté de jeunes économistes camerounais par le Ministère des transports représente un pas concret dans cette direction. Ce groupe d'économistes, avec le concours de l'assistance technique que l'on envisage d'octroyer au Ministère des transports, devrait renforcer la future commission technique pour la planification des transports et collaborer étroitement avec les consultants à la préparation d'une étude des transports qui pourrait servir de base à la planification et au développement à long terme des transports au Cameroun.

12. (ii) Intégration de la planification des transports dans l'économie nationale
Cette intégration découlerait, d'une part, de la généralisation de l'étude des liaisons économiques entre le secteur, les projets de transport et les autres secteurs de l'économie et, d'autre part, de l'adoption de critères d'évaluation économique en sus des critères techniques utilisés dans le processus de sélection des projets. L'étude des transports envisagée constituera un apport fondamental dans ce domaine, particulièrement en ce qui concerne les études de justification économique qui comparent les variantes techniques pour tout projet en fonction de considérations économiques. Il conviendrait également d'établir des critères précis et des directives concernant la méthodologie afin d'obtenir une plus grande cohérence pour: (a) la comparaison des variantes, (b) l'évaluation comparative et le classement par ordre de priorité des projets qui seront inscrits dans le plan de transport.

13. (iii) Un plan de transport axé sur la stratégie
Le Ministère des transports est désormais partisan d'une planification des transports en deux temps: (a) le volet transport du Cinquième Plan, dont la préparation incombe au Ministère des transports à l'aide de ses propres ressources et grâce au renforcement ultérieur de ses effectifs et compte tenu des données immédiatement disponibles, (b) une étude des transports qui servira de base à l'élaboration d'un plan de transport à long terme assorti de prévisions détaillées à horizon de dix ans et indicatives sur vingt ans, avec le concours de consultants extérieurs. La première étape devrait porter essentiellement sur le problème le plus urgent, c'est-à-dire sur la sélection efficace du point de vue économique et technique d'une série de projets compatibles intrasectoriellement et intersectoriellement

pour les cinq prochaines années. Il conviendrait de mettre à jour chaque année le plan quinquennal provisoire qui en résultera et d'y incorporer, dans le cadre de la seconde étape, les objectifs, les priorités et les choix retenus dans l'étude des transports, aussitôt que ces éléments seront connus. Outre l'approche axée sur les projets, le plan de transport devra résoudre les problèmes institutionnels et de réglementation administrative qui se posent dans le secteur des transports et englober les aspects financiers du plan, une fois que les options fondamentales auront été arrêtées.

Méthodologie du plan

14. L'achèvement du Quatrième plan aura lieu dans moins de trois mois. Pour pouvoir faire des propositions utiles en matière de planification du secteur des transports, qui seraient intégrées de façon cohérente et constructive dans le Cinquième plan, il faudrait (a) les préparer dès que possible et donc (b) les appuyer sur des données facilement accessibles. La Division des études et de la planification devra donc axer son effort sur (a) l'évaluation, conformément à des critères nettement définis, des nombreux projets de transport actuellement à l'examen en vue de leur éventuelle inclusion dans le Cinquième plan et (b) leur classement selon l'ordre des priorités économiques (compte tenu des données disponibles). Il se peut qu'il faille garder certains projets en réserve jusqu'à ce que des études de factibilité pertinentes aient été effectuées. La liste de priorités devrait évidemment correspondre aux besoins de l'économie camerounaise et non pas seulement aux préoccupations des sous-secteurs, surtout dans les cas (tels que routes et chemins de fer) où l'investissement peut être complémentaire ou compétitif. Il faudra à cette fin coordonner l'action menée par la Division elle-même, une intervention limitée de consultants pour l'examen de certaines questions techniques précises et les résultats préliminaires de l'étude des transports projetée, et enfin la préparation d'études de faisabilité destinées à sous-tendre le plan à court terme et à en faciliter l'exécution. Ainsi, on pourrait parvenir à une série initiale de propositions d'investissements économiquement rationnels qui pourraient être mises à jour et révisées à mesure que l'on disposera de renseignements et d'études supplémentaires.

15. La préparation de l'étude des transports à long terme doit commencer aussitôt que possible afin de fournir les éléments essentiels qui permettront de confirmer ou de réviser les projets pendant les dernières années du Cinquième Plan et d'offrir un fondement solide pour la préparation du volet transport du Sixième Plan et des plans ultérieurs. Les études actuellement en cours telles que celle ayant trait à l'origine et la destination du trafic routier (paragraphe 11), l'étude portuaire du Rocher du Loup (paragraphe 18), l'étude du développement régional, etc., seraient peut-être alors achevées et pourraient fournir des renseignements précieux. La portée de l'étude des transports devrait être de nature à permettre aux autorités camerounaises d'acquérir une connaissance uniformément approfondie des sous-secteurs et de pouvoir définir clairement les liens qui existent entre eux, ainsi que l'incidence des décisions d'investissement dans un sous-secteur sur un autre sous-secteur (par exemple, les répercussions des investissements routiers sur les chemins de fer et les ports).

16. Les experts de l'assistance technique financés par la Banque et affectés au Ministère des transports procèdent à l'établissement des termes de référence pour cette étude dont l'examen au sein du Gouvernement se poursuit. Il s'agit toutefois d'une approche globale portant à la fois sur la route, le rail, les ports, les transports maritimes, aériens et fluviaux ainsi que sur les transports urbains et les routes rurales. La commission technique dont la création est envisagée pour assurer la supervision des consultants devrait veiller en permanence à ce que ces derniers n'adoptent pas une approche trop globale et ne se consacrent pas entièrement à l'examen des interdépendances entre les grappes de projets susceptibles de faire l'objet d'investissements dans le secteur et le sous-secteur, à la préparation de listes de présélection et évitent de se préoccuper de l'attrait des projets pour les bailleurs de fonds étrangers. Les consultants devraient à l'inverse examiner la politique des transports et les obstacles institutionnels qui s'opposent à la bonne exécution et au fonctionnement satisfaisant des projets.

17. La période de préparation du plan devrait théoriquement être ouverte par la formulation de propositions de programmes d'investissement au niveau du sous-secteur; chaque programme résulterait d'études de faisabilité et d'études techniques détaillées. Le processus de préparation du plan consisterait alors à intégrer et coordonner les propositions, à supprimer les goulots d'étranglement et à régler les problèmes institutionnels et de politique générale connexes. Une telle démarche devrait pouvoir être appliquée pour le Sixième plan, si l'étude des transports projetée est entreprise au plus tôt, en insistant convenablement sur les études de faisabilité et sur l'évaluation des projets, et si les dispositions voulues sont prises pour renforcer la structure de planification des transports, notamment au sein du Ministère des transports. D'ores et déjà, cette méthodologie est applicable à certains modes de transport dans le cadre d'un Cinquième plan (chemin de fer, ports, transport maritime) où des plans d'investissement sub-sectoriels existent à divers niveaux. Pour compléter ce cadre du secteur transport du Cinquième plan, certains manques devraient être palliés, en particulier dans les domaines des routes de liaison, des transports routiers, des transports urbains, des aéroports et du transport aérien, et des routes de desserte. Parmi ceux-ci, les routes de liaison sont prioritaires.

III. Objectifs et investissement sectoriels du Quatrième plan

A. Objectifs

18. Les objectifs des autorités camerounaises dans le secteur des transports pour la période du Quatrième plan (exercices 1976-81) sont raisonnablement bien définis, si ce n'est qu'ils donnent plus d'importance au niveau des normes techniques qu'aux justifications économiques, à l'intégration intersectorielle et à la coordination intermodale. Les principaux objectifs précis se présentent comme suit:

(a) Routes

- (i) achèvement d'un programme de revêtement des routes secondaires et primaires;
- (ii) amélioration des routes est-ouest: Ngaoundéré-Moundou (tronçon de la route principale trans-ouest africaine), Ngaoundéré-Garoua-Boulai et Yaoundé-Bertoua-Batouré;
- (iii) amélioration de la planification routière;
- (iv) travaux de revêtement de la route Yaoundé-Douala;

(b) Chemin de fer

- (i) achèvement des travaux de réalignement sur la ligne de chemin de fer transcamerounaise entre Douala et Yaoundé c'est-à-dire modification du tracé des tronçons restants de la ligne Douala-Yaoundé selon des normes techniques élevées, afin d'accroître la fiabilité et entre autres objectifs, la capacité de la ligne. Dans l'hypothèse où un financement serait obtenu, les tronçons restants Edéa-Eséka-Maloume seraient achevés d'ici à 1985;
- (ii) amélioration de l'organisation des opérations ferroviaires;
- (iii) amélioration de la formation;

(c) Port

- (i) développement et amélioration de la capacité portuaire et des opérations à Douala. Les principaux travaux de génie civil financés par la Banque dans le cadre du Deuxième projet portuaire de Douala sont achevés; l'achèvement des travaux de dragage est prévu pour la fin de 1981;
- (ii) adoption d'une approche systématique pour l'aménagement portuaire à Douala et dans la région de Kribi. Au cours d'une première étape les études porteront sur: 1) le développement intégré de Douala comme zone portuaire urbaine et 2) la zone régionale de Rocher du Loup au sud de Kribi. La première étude est financée par l'Office national des ports, la deuxième par la France;
- (iii) aménagement d'un terminus pétrolier à Pointe Limboh près de Victoria;

(d) Aéroports et télécommunication

Achèvement des programmes d'investissement en cours dans les aéroports et les télécommunications, notamment expansion de l'aéroport de Garoua pour qu'il puisse assurer des liaisons internationales, quelques nouvelles modifications de l'aéroport international de Douala et étude de l'extension de l'aéroport de Yaoundé.

B. Financement

19. Le volume de ressources affectées à l'investissement dans les transports dans le cadre du Quatrième plan est pratiquement identique en valeur réelle à celui qui était prévu dans le Troisième plan, soit 180 milliards de francs CFA aux prix de 1974/75 à l'exclusion des télécommunications. Toutefois, du fait de l'augmentation importante (40 % environ) du total des investissements prévus, la part consacrée aux transports devrait être ramenée de 39 à 26 %. Les résultats des trois premières années (76/77 à 78/79) sont maintenant disponibles. Ces résultats ainsi que les prévisions révisées portant sur l'ensemble du plan sont exprimés en prix courants et ne sont donc pas exactement comparables aux prévisions initiales. Toutefois, il semble que si les dépenses d'investissement du plan accusent un léger retard par rapport au calendrier, celles qui ont été consacrées aux transports l'ont par contre respecté. Au cours de ces trois années, 46 % de l'ensemble des investissements prévus au titre du plan ont été effectués contre près de 48 % en ce qui concerne les transports. Les dépenses relatives à l'infrastructure des transports atteignaient 51 %, contre 36 % pour l'équipement, ce dernier chiffre traduisant les dépenses massives engagées pour le matériel ferroviaire et prévues pour 79/80 et 80/81. Si cette tendance se poursuit, le secteur des transports pourrait représenter 30 % environ de l'ensemble de l'investissement total du plan effectivement réalisé et se décomposerait comme suit : 45 % pour les routes, 24 % pour les chemins de fer, 11 % pour les ports, 10 % pour l'aviation, 10 % pour la Camships et le matériel d'entretien et de construction des routes.

20. L'ensemble du programme d'investissement dans le secteur des transports semble être mieux adapté aux ressources que ce n'était le cas pour le Troisième Plan. Malgré l'importance croissante que l'on semble accorder aux politiques générales, aux structures administratives et à la productivité du secteur des transports, il n'en reste pas moins que ces facteurs continuent de recevoir une attention insuffisante.

IV . Préparation du Cinquième plan
et planification des transports à long terme

21. Plusieurs problèmes précis vont probablement se poser, qu'il conviendra d'examiner. Cet examen s'effectuera parallèlement à l'amélioration du processus de planification dont il sera aussi un des points de départ. Tous ces problèmes ont trait dans une mesure plus ou moins grande au développement régional du Cameroun, et à ses communications avec ses voisins de l'est. Ces questions sont examinées sous les rubriques suivantes:

- (i) le mécanisme permettant d'assurer une répartition régionale appropriée de l'investissement dans le cadre du plan national des transports;
- (ii) le développement du sud-est du Cameroun;
- (iii) le développement futur du port de Douala;
- (iv) la politique financière des sociétés d'Etat;
- (v) la mise en place d'une voie d'acheminement des produits en provenance du Tchad et de la République centrafricaine.

A. Répartition régionale des investissements

22. Compte tenu des pouvoirs plus étendus accordés aux Ministères techniques en matière de planification, des données plus exactes et en plus grand nombre, émanant de la nouvelle cellule de planification du Ministère des transports, de l'étude origine-destination, de la préparation du Cinquième Plan (à court terme) et, enfin, de l'étude à long terme, la méthode de la répartition des crédits pourrait être réexaminée. Elle pourrait exploiter plus systématiquement des informations sur la façon dont l'environnement économique évolue au niveau local. Une des méthodes de répartition régionale consisterait à assurer que les études régionales qui ont une incidence sur l'ensemble du développement du secteur soient prises en compte dans le processus de planification et que ce genre d'études soit encouragé pour le traitement des problèmes précis (par exemple, l'approvisionnement alimentaire de Yaoundé). D'autre part, les études réalisées pour la préparation des grands projets, les études de trafic et les études de développement régional, mentionnés au paragraphe 15 devraient permettre de rassembler de toute façon un certain nombre de données régionales sur, par exemple, l'état des opérations portuaires dans les zones côtières, la zone d'influence précise des chemins de fer, etc. En outre, il est peut-être possible de se procurer systématiquement auprès des préfectures locales des données relatives à l'accroissement du trafic de transit, à l'incidence des poids lourds, à l'expansion de l'activité industrielle, facteurs qui ont tous une influence sur la demande de transport.

B. Mise en valeur du Sud-Est

23. La mise en valeur du Sud-Est est liée au remplacement de la voie transcongolaise par une ou plusieurs voies camerounaises. La région de Yokodouma est riche en forêts toutefois peu exploitées car la voie congolaise de l'ATC par laquelle le bois est acheminé est lente et peu sûre. Une étude des itinéraires empruntés pour le transport de ce bois a été entreprise par des consultants en 1978^{1/} et a conclu que deux voies devraient être aménagées : la route Abong Mbang-Yaoundé et, plus au sud, la route Sangmelima-Kribi. La première a un taux de rentabilité élevé, la seconde offre de meilleures possibilités de développement économique d'une région sous-développée. La construction de la route Abong-Mbang-Yaoundé compléterait éventuellement l'aménagement des voies d'acheminement du bois d'oeuvre de la République centrafricaine (voir ci-après) et intensifierait la concentration d'activité existant déjà dans le couloir Yaoundé-Douala. La route Sangmelima-Kribi au contraire, pourrait permettre l'ouverture d'une zone de développement économique parallèlement au couloir de Yaoundé-Douala qui permettrait à long terme de pallier les effets néfastes qui risquent de résulter des difficultés d'extensions futures du port de Douala. L'analyse relative à cette route devrait permettre de rassembler des données importantes pour l'élaboration de l'étude de l'aménagement d'un port dans le voisinage de Rocher du Loup, au sud de Kribi.

C. Perspectives de développement du port de Douala

24. Un vaste projet d'expansion du port de Douala est maintenant pratiquement achevé et les nouvelles installations (pêche, manutention des grumes et conteneurs) sont déjà ouvertes. Le plan de développement à long terme envisage une nouvelle extension du port en aval de la crique Docteur (voir carte). L'Office national des ports a également commencé une étude de la zone portuaire et urbaine de Douala qui pourrait contenir des propositions sur la façon d'éviter que les terrains nécessaires à l'aménagement de la zone portuaire ne soient soumis à droits de préemption comme cela s'est produit dans d'autres ports d'Afrique de l'Ouest.

25. Il est toutefois à craindre que Douala ne puisse pas rester longtemps le seul port important du Cameroun (90 % du trafic maritime y transite actuellement) en raison de certaines caractéristiques topographiques. Douala est en effet située à l'extrémité d'un chenal de 27 km qui nécessitera un dragage d'entretien important pour être maintenu à la profondeur de -7,5 mètres prévue dans le cadre du Deuxième projet portuaire de la Banque mondiale. Un

^{1/} "Etudes des transports des produits forestiers" CTFT/BCEOM, Paris, 1978.

dragage plus profond peut entraîner des frais d'entretien exorbitants. Cependant l'ONP envisage l'approfondissement du chenal s'il est jugé réalisable. De plus, le volume du trafic de transbordement et les activités qui s'y rapportent risquent de ne jamais devenir importants puisqu'ils nécessitent un trajet aller-retour de l'océan au port de 50 km de plus. Enfin, de récents sondages maritimes ont indiqué que l'envasement à l'entrée du bassin grumier est peut-être important et qu'il sera difficile d'envisager son utilisation efficace comme passe d'entrée dans le cadre d'une nouvelle extension des installations portuaires. Comme c'est malheureusement la seule direction que puisse prendre le développement du port de Douala, celui-ci risque d'être compromis, faute de pouvoir surmonter cet obstacle naturel. Pour pallier cette éventualité, parmi d'autres préoccupations, les localisations possibles d'un autre port ont été étudiées, notamment les possibilités offertes par la région de Kribi-Rocher du Loup et d'autres emplacements.

26. Des études plus détaillées, financées par la France, ont été entreprises en vertu des termes de référence englobant l'étude des potentiels agricoles et forestiers et les possibilités offertes éventuellement dans le domaine minéralier, dont le développement est jugé vital, ainsi que les besoins relatifs à l'aménagement d'installations portuaires régionales et nationales et à l'étude des infrastructures connexes dans le sud du pays. Des sociétés pétrolières implantées au Cameroun ont décidé de construire des installations de gaz naturel en 1982 au Rocher du Loup, ce dont les consultants tiennent compte dans leurs études en vue de l'établissement d'un plan directeur. Il semble peu probable que ces études concluent à la nécessité d'entreprendre à court terme de grands travaux de développement. Elles suggéreront plutôt un scénario de développement à long terme de la région jusqu'aux années quatre-vingt-dix. Le plan de développement des composantes transport du projet devrait être minutieusement mis au point afin de prévoir la réalisation échelonnée du projet, évitant ainsi d'anticiper sur la mise en oeuvre des éléments futurs du projet dès le début de sa mise à exécution, de façon à conserver autant de souplesse que possible pour les stades ultérieurs.

D. Politique financière des sociétés d'Etat

27. Les deux principaux organismes de transport du secteur public que la Banque connaît bien sont la Régifercam et l'Office national des ports (ONP). Ils se sont assignés des objectifs de politique générale analogues: fournir un service public tout en maintenant une capacité et une efficacité opérationnelle insuffisantes. Toutefois, les contextes dans lesquels ils opèrent diffèrent sensiblement. La Régifercam exploite un réseau étendu à travers des régions au relief accidenté et se heurtera sous peu à la concurrence croissante des transports routiers, tandis que l'ONP exerce un monopole qui englobe pratiquement la totalité du commerce extérieur camerounais au rapide accroissement. Il n'est donc pas surprenant que ces deux organismes aient adopté des attitudes différentes en matière de gestion. L'ONP accepte en principe que les dépenses d'exploitation et d'équipement soient intégralement couvertes par la perception de droits suffisant auprès des usagers. Cette politique a conduit à une politique d'investissement dynamique mais financièrement saine et à une révision des tarifs acceptée de bon gré par les usagers, pour autant qu'elle soit compensée par l'amélioration de la qualité du service. La Régifercam a adopté une politique différente en ce sens qu'elle est beaucoup plus

tributaire des contributions financières de l'Etat. Le recours aux fonds publics pour financer les investissements et pour compenser la sous-tarifification a conduit à une politique d'investissement risquée sur le plan économique et financier et a entraîné un certain relâchement de la qualité du service. Une tarification à un niveau inférieur à celui nécessaire pour équilibrer le budget semble être acceptée pour compenser les problèmes commerciaux d'exploitation. En fait, le niveau des tarifs qu'applique la Régifercam semble relever davantage d'impératifs politiques et, en dépit de la sensible sous-évaluation de ses actifs, il est peu probable qu'elle puisse parvenir à un taux de rentabilité raisonnable de ses immobilisations (au coût réévalué), notamment lorsque les travaux de rectification du tracé de la voie seront achevés. Si, après la construction de la route Douala-Yaoundé, une politique de réglementation faible est adoptée en ce qui concerne la concurrence route-rail, il se peut fort bien qu'en l'absence d'une politique de budgétisation rigoureuse des investissements, la Régifercam ne soit jamais en mesure de parvenir à une autonomie financière raisonnable. Ces problèmes témoignent de l'absence d'une approche adéquate en matière d'objectifs de gestion, de systèmes d'information de gestion et de budgétisation des investissements. Pour pallier ce risque, une plus large place doit être faite aux aspects suivants: efficacité d'exploitation, évaluation minutieuse des nouvelles propositions d'investissement du point de vue économique, financier et technique, mise en place de niveaux et de structures tarifaires appropriés et adoption d'une politique réglementaire et fiscale de nature à encourager la répartition économiquement efficace du trafic entre les différents modes de transport, et particulièrement entre les transports ferroviaires et routiers. L'étude des transports envisagée devrait fournir des éléments précieux et des directives utiles dans ces domaines.

E. Voies d'acheminement des produits vers la République centrafricaine et le Tchad

28. La mise en place de liaisons de transport entre le Cameroun et la République centrafricaine et le Tchad soulève la question fondamentale de la coordination entre pays voisins (et du rôle que la Banque peut jouer pour la favoriser). Dans ce contexte, il est nécessaire d'examiner les questions précises suivantes : acheminement du bois d'oeuvre et marchandises diverses de la République centrafricaine, accès du Tchad au sud au réseau transcamerounais et aménagement de la route trans-ouest africaine. La République centrafricaine doit faire face à des coûts de transport importants pour ses importations et ses exportations, que celles-ci empruntent la voie transéquatoriale^{1/}

^{1/} Exploitée par l'Agence transcongolaise (ATC), et l'Agence centrafricaine de communication fluviale (ACCF).

via Pointe Noire ou la voie transcamerounaise via Douala. Compte tenu du coût élevé et du temps nécessaire au transit des marchandises de Pointe Noire à Bangui par l'intermédiaire de l'Agence transcongolaise/Agence centrafricaine de communication fluviale, la République centrafricaine a besoin d'une autre voie d'acheminement qui permettrait de réduire les retards et les incertitudes de l'itinéraire de l'Agence transcongolaise et serait si possible moins coûteuse. Les voies de transport traditionnelles est-ouest au Cameroun ne sont guère empruntées, en partie parce qu'elles sont en mauvais état. Toutefois, les efforts visant à promouvoir la route trans-ouest africaine et l'aide des donateurs pour l'amélioration des zones rurales ont donné un nouvel élan à la réfection de certains tronçons de l'axe Bangui-Garoua-Boulai-Ngaoundal-Yaoundé-Douala. Celle-ci est maintenant plus fréquemment utilisée pour le transport des marchandises de valeur importées ou exportées par la République centrafricaine.

29. Les frais de transport sur la voie camerounaise sont en général deux fois plus élevés que sur la voie transéquatoriale; toutefois plusieurs facteurs pourraient contribuer à réduire cet état de choses: abaissement des tarifs de fret maritime jusqu'à Douala, économie moyenne de 30 jours de transit, réduction des coûts d'exploitation des véhicules du fait de l'amélioration et du raccourcissement des liaisons routières, ce qui devrait attirer le trafic de marchandises de valeur plutôt que le transport de vrac. Ces mesures pourraient être renforcées par la construction envisagée d'une zone franche d'entreposage dans le port de Douala à l'intention des marchandises en transit en provenance et à destination des pays sans littoral d'Afrique centrale. L'étude du couloir de Douala-Yaoundé faite par l'OCCR/SOFRERAIL en 1977 ^{1/} prévoyait que plus de 300 000 tonnes par an de bois d'oeuvre exportés par la République centrafricaine transitent par le réseau transcamerounais d'ici à 1985. Cette prévision semblait et semble encore actuellement par trop optimiste puisqu'elle se fonde non seulement sur le maintien d'un prix élevé du bois mais sur l'hypothèse que des ressources forestières concurrentes plus proches de l'océan resteront peu exploitées. Bien que la distance moyenne séparant les centres de production de bois de la RCA et Douala soit de 1 800 km environ, le seul fait d'acheminer 50 à 100 000 tonnes de bois de la RCA par an par cette voie aurait déjà une influence sensible sur le développement du secteur des transports camerounais. Deux possibilités sont à envisager: celle d'acheminer le bois d'oeuvre de la République centrafricaine par la route jusqu'à Yaoundé et probablement ensuite vers Douala; ce trafic permettrait alors d'augmenter le taux de rentabilité économique de la route forestière Abong Mbang-Yaoundé (paragraphe 34). Si cependant l'option route (jusqu'à Belabo) et rail (de Belabo à Douala) prévalait, la Régifercam serait favorisée et la construction d'un réseau routier parallèle à la ligne de chemin de fer deviendrait moins intéressante.

^{1/} Transport dans le couloir de Douala-Yaoundé, OCCR/SOFRERAIL 1977.

30. Les coûts approximatifs de transport des produits forestiers par la route et par route/rail entre le centre d'abattage de RCA et Douala sont respectivement les suivants:

Milliers de francs CFA/m³

Route/rail	Grumes	36	Bois scié	33
Route	Grumes	40	Bois scié	35

L'avantage de la combinaison rail/route est négligeable et pourrait être compensé par des différences dans la qualité des services. Malgré cela, la justification donnée à des investissements récemment effectués dans les chemins de fer était l'avantage de ce mode de transport du bois sur de longues distances. Le syndicat de la sylviculture camerounaise a récemment (février 1980) attiré l'attention de la Régifercam sur les problèmes que posait le chargement du bois d'oeuvre de la RCA à Belabo. Il serait bon maintenant que les autorités camerounaises décident soit de donner au rail la préférence comme mode de transport du bois d'oeuvre en provenance de la République centrafricaine et également de la région du Cameroun située entre la RCA et la tête de ligne à Belabo, soit d'autoriser une situation de marché libre, la Régifercam étant alors directement en concurrence avec les camionneurs. L'adoption de cette dernière solution aurait une incidence sur la politique financière de la Régifercam.

31. La RCA a également besoin d'une voie d'acheminement du trafic provenant de Bangui. La plus directe passerait par Berberati. Toutefois, bien qu'une route, dont les normes techniques sont incertaines, relie Bangui à Carnot via Mbaikti et continue ensuite jusqu'à Berberati, le Gouvernement de la République centrafricaine semble s'intéresser surtout à l'amélioration de la route Bangui-Garoua-Boulai qui est moins directe. Elle rejoindrait le réseau transcamerounais soit via Belabo soit par Bertoua jusqu'à Yaoundé. Dans les deux cas la distance totale jusqu'à Douala est d'environ 1 500 km. Le volume du trafic local de la République centrafricaine est supérieur sur la voie passant par Garoua-Boulai et près de la frontière camerounaise. Il atteindrait 30 véhicules par jour, ce qui est actuellement insuffisant pour justifier le revêtement de la route du côté de la RCA. Dans un cas comme dans l'autre, il convient de peser soigneusement les avantages que ce transport peut présenter pour la région du côté camerounais, et y ajouter ceux qui résultent du trafic de transit dont l'évaluation systématique reste encore à faire. Des discussions permettant d'arriver à un accord sur les diverses options et le calendrier à établir devront avoir lieu au niveau intergouvernemental.

32. Les liaisons existant avec le Tchad sont i) de N'Djamena-Ngaoundere par la voie transcamerounaise jusqu'à Douala, ii) de Moundou au sud-ouest du Tchad via Guidjiba jusqu'à Ngaoundere et Douala. La première route a profité de la priorité qui avait été accordée à la construction d'une route bitumée de Ngaoundere à Garoua suivie par l'amélioration du tronçon allant jusqu'à N'Djamena. La deuxième route est en puissance celle qui sera la plus fréquentée. L'étude de faisabilité effectuée pour le projet de revêtement de la route Moundou-Guidjiba envisageait un trafic de 80 à 100 000 tonnes par an dû principalement aux exportations de coton et aux importations de la région de Moundou qui a une forte densité de population. Le projet est actuellement en suspens en raison de la situation politique régnant au Tchad. Lorsque la situation se sera normalisée, le trafic tchadien qui porte sur des marchandises d'assez grande valeur et est un trafic captif couvrant de longues distances, pourrait devenir relativement plus important pour la Régifercam.

33. Entre la voie Moundou-Guidjiba et celles par lesquelles le trafic de la RCA devrait être acheminé, se trouve le tronçon Garoua Boulai-Meidougou-Tibabi-Foumban du projet de grande route transafricaine, prolongé par la route bitumée Bamede/Mamfe jusqu'à la frontière nigériane. L'aménagement de ce tronçon répond davantage à des considérations socio-politiques au niveau inter-africain qu'à des préoccupations économiques immédiates. En effet, il relie une région productive et peuplée (les hauts plateaux de l'Ouest) à une zone à population plus clairsemée et n'aurait qu'un trafic limité dans l'immédiat.

V. Objectifs sectoriels et investissements
au titre du Cinquième Plan

34. Pour établir le plan à court terme il faut tout d'abord tenir compte du fait que certains sous-secteurs sont mieux connus que d'autres et que les investissements qui leur sont destinés sont dans une certaine mesure plus autonomes, mais pour certains secteurs les ressources financières disponibles pendant la majeure partie des cinq prochaines années sont d'ores et déjà immobilisées dans la perspective de l'achèvement nécessaire des projets d'investissement en cours.

A. La situation actuelle

- a) Les besoins d'investissement de la Régifercam pour la période 1981-85, notamment en matériel de traction, matériel roulant, ateliers et systèmes de communications ont déjà été estimés, à titre indicatif, à 63 milliards de francs CFA par la Régifercam, mais les difficultés financières que celle-ci éprouve actuellement, la faible croissance du trafic prévue du fait de la prochaine mise en service de la nouvelle route Douala-Yaoundé imposeront une diminution considérable des investissements à venir, et une application plus systématique de critères économiques et financiers. Les futurs investissements devraient se concentrer sur: (i) les investissements nécessaires en matériel roulant, ateliers et équipements nécessaires pour tirer pleinement avantage des réalignements; (ii) les investissements dans le domaine du marketing et les connexions avec le réseau de routes secondaires, et (iii) les services pour lesquels le rail bénéficie d'un avantage comparatif vis-à-vis de la route.
- b) De même, l'investissement principal de l'Office national des ports à Douala a déjà été entrepris. Le Deuxième projet portuaire financé par la Banque Mondiale a permis une augmentation importante de la capacité portuaire. Le Troisième projet de la Banque actuellement envisagé sera axé sur des investissements expressément destinés à permettre de développer les importations de clinker de la CIMENCAM, les importations, exportations, de marchandises diverses, et l'exportation de bananes, et devrait couvrir l'essentiel des besoins d'investissement jusqu'à la fin des années 1980. La principale étape suivante n'aura probablement pas lieu avant cinq à dix ans et les études de préinvestissement nécessaires (de la région du Rocher du Loup près de Kribi) seront sous peu disponibles. Le plan de développement du port devrait en tous cas refléter les changements techniques en matière de transports maritimes et de manutention, le rôle futur du trafic de vrac et les perspectives de la containerisation.
- c) Les investissements dans le domaine maritime relèvent de la CAMSHIP, société d'Etat associée à une société de transport maritime allemande qui fournit l'assistance technique. Le rôle de la CAMSHIP consiste essentiellement à transporter la part camerounaise de trafic national qui, d'après la formule 40-40-20

de la CNUCED, s'élève à 1 million de tonnes environ par an. Pour la programmation des futurs investissements, il conviendra notamment d'examiner les facteurs suivants: le type et tonnage des navires à la lumière des tendances régionales et mondiales dans les techniques de transport et de conditionnement, la question de savoir s'il faut affréter ou acheter des navires, les routages, et accords avec les autres pays, et la possibilité de conclure des accords de coopération régionale afin de bénéficier d'économies d'échelle pour les transports. La direction de la CAMSHIP n'a guère eu le temps de faire ses preuves, mais il vaudrait mieux, en principe, que les décisions d'investissement dans ce domaine soient prises par les responsables compétents de cet organisme, dans le cadre de directives générales de l'organisme de planification et des ressources qu'il lui alloue. La société maritime devra donc préparer son propre programme d'investissement et son budget pour les cinq prochaines années en vue de leur présentation au Ministère des transports pour examen et évaluation. Outre les considérations financières, il convient également d'envisager les aspects économiques de l'acquisition de navires. Ceci devrait inclure notamment l'examen détaillé des avantages économiques escomptés et des coûts (par exemple, les effets sur le service, sur les coûts du fret et les économies nettes éventuelles de devises de chaque investissement alternatif).

B. Les priorités pour l'avenir

35. Afin d'achever la préparation des plans d'investissement des autres sous-secteurs dans les délais impartis, il sera nécessaire de prévoir des procédures particulières dont le contenu dépendra de la dimension des problèmes et de l'importance estimée du sous-secteur dans le Cinquième Plan. Les chemins de fer, les ports et le transport maritime sont assez indépendants par rapport à l'organisme gouvernemental de planification, du moins en ce qui concerne les détails de leurs plans d'investissement. Le transport fluvial est peu important et le restera probablement. Les routes de liaison apparaissent clairement comme étant le domaine par excellence qui nécessitera des dispositions particulières. La connaissance des sous-secteurs : a) routes de liaison, b) camionnage, c) transports urbains, d) aéroports et aviation, et e) développement des routes de desserte, est plus limitée et, par conséquent, le risque de décisions d'investissement arbitraires ou incohérentes est plus grand.

Une plus grande attention devrait être accordée à ces éléments dans l'étude des transports projetée. Compte tenu des contraintes de temps, du manque de personnel qualifié et de la nécessité de réexaminer de façon assez approfondie : i) les problèmes pendants, ii) les besoins d'investissements, et (iii) les propositions pour le Plan dans le temps imparti, le personnel de la Direction des études et de la planification seraient mieux employés dans des fonctions de gestion et de supervision, abandonnant les études détaillées de collecte d'information et de recherche à des consultants extérieurs. Ceci laisserait une certaine marge au personnel de la Direction pour qu'il se familiarise avec : a) les problèmes et besoins au jour le jour, et b) la gestion et la direction de la préparation du schéma directeur à long terme. La méthode d'approche pour chacun de ces sous-secteurs est brièvement examinée ci-dessous.

36. Routes et transport par camions. Les données concernant les besoins d'investissement routier et le type et l'ampleur des avantages potentiels sont insuffisantes et la planification est débutante. C'est dans ce domaine qu'un plan global des transports serait particulièrement utile, notamment si certains éléments relatifs au transport urbain devaient être inclus dans les termes de référence du plan. Le Plan a dans une certaine mesure réussi à rationaliser certains aspects techniques de l'aménagement des routes (particulièrement ceux qui concernent les caractéristiques de la route Douala-Edea-Yaoundé). On ne dispose pas encore toutefois d'un plan général d'investissement routier qui permettrait d'identifier les goulots d'étranglement et aboutirait à l'établissement d'un plan systématique d'investissement visant à résoudre ces problèmes et d'autres au moyen d'investissements rentables. L'étude origine-destination fournira certaines suggestions en matière de priorités mais pour pouvoir les traduire en recommandations d'investissement et en un programme officiel d'investissement il sera probablement nécessaire de faire largement appel à des consultants pour qu'ils entreprennent des études de faisabilité et d'ingénierie qui s'inscriraient dans le cadre des activités liées au plan général de transport. On peut suggérer que le Gouvernement engage des consultants en priorité pour préparer un plan de développement des routes indiquant le taux de rentabilité interne de chaque section considérée et établissant un classement par ordre de priorité et de rentabilité. Un plan d'investissement routier satisfaisant nécessiterait un apport de données important qui dépasse les moyens actuellement disponibles à la Division des études et de la planification du Ministère des transports (un spécimen de termes de référence figure dans le Volume II). Ces éléments pourraient être incorporés dans le projet de termes de référence relatif à l'étude des transports envisagée.

37. Camionnage. L'industrie du camionnage est actuellement mal connue; il faudra l'étudier de façon approfondie pour juger de façon valable de ses moyens réels et potentiels propres à satisfaire la demande. Dans le cadre de l'assistance technique fournie par le PNUD au Ministère des transports, cette question est actuellement à l'étude, notamment les problèmes connexes de réglementation de l'octroi de licences et de politique tarifaire, mais jusqu'à présent le stade préliminaire qui consiste à assembler des données de base n'a pas été dépassé. Une évaluation de la capacité disponible et de son utilis-

tion effective est particulièrement importante en raison a) de l'accroissement prévu de la demande qui résultera de la construction de la route Douala-Yaoundé; b) des restrictions appliquées à l'accès des camions au marché du fret international du fait des accords internationaux; et c) de la concurrence potentielle entre la route et le rail dans le couloir Douala-Yaoundé. Ces problèmes devraient faire partie des préoccupations quotidiennes de la Division des transports terrestres du Ministère des transports qui devrait être étroitement associée au travail des consultants dans ces domaines. L'étude de la structure de la réglementation et du fonctionnement des transports routiers pourrait être confiées à des consultants dans le cadre de la préparation du Sixième Plan. Etant donné qu'il serait apparemment trop ambitieux d'essayer d'aborder cette tâche pendant la préparation du Cinquième Plan, il serait donc plus judicieux de l'entreprendre dans le cadre de l'étude des transports projetée.

38. Transport urbain. Les deux zones urbaines principales de Douala et de Yaoundé comptaient au total une population de 750 000 personnes en 1976 et ont probablement atteint un million d'habitants. Ainsi, bien que l'emploi rural y prédomine (à raison de 80 % environ), le Cameroun s'urbanise rapidement. Cette évolution a entraîné des problèmes que l'on remarque surtout à Douala et Yaoundé où l'encombrement de la circulation est le plus visible. La demande accrue d'amélioration du réseau de transport urbain qui en résulte ne peut être satisfaite dans le cadre des structures administratives en place. Le transport urbain a deux aspects principaux : a) Le transport urbain purement interne, (rues, itinéraires des autobus, contrôle de la circulation) qui a peu de rapport avec les liaisons entre les villes, et b) les périphériques et la localisation des bretelles de raccordement avec les principales routes, ports et gares ferroviaires qui ont par contre des liaisons avec le transport interville. Le coût de ces réseaux étant élevé, il importe de veiller, dans le cadre de la planification globale des transports, à ce qu'ils soient bien intégrés dans le programme général d'investissement routier.

39. Aéroports et aviation. La principale question qui se pose est de décider du lieu et du calendrier de la phase suivante d'investissement, notamment dans les aéroports. L'investissement principal à l'aéroport international de Douala a déjà été effectué et celui de Garoua (qui a été très largement dimensionné) est déjà bien avancé. Toutefois l'extension de l'aéroport de Yaoundé est envisagée et on a déjà mentionné la possibilité d'un nouvel emplacement. Yaoundé n'assure pas actuellement de liaison internationale directe et la fiabilité limitée de la correspondance par Douala-Yaoundé tient davantage à la disponibilité d'avions qu'à la capacité de l'aéroport. De plus, la demande de service aérien sera moins impérieuse dès que la route Douala-Yaoundé sera construite. La durée de vol entre les deux villes est normalement d'une demi-heure mais le voyage peut durer jusqu'à une heure et demi en raison du temps nécessaire à l'enregistrement et la récupération des bagages alors que par route bitumée, le trajet entre les deux villes prendrait trois heures environ. Certes Yaoundé, la capitale, doit disposer de liaisons satisfaisantes avec l'étranger mais on peut se demander si la construction d'un aéroport international est le seul moyen de les assurer. Cette mesure risquerait

simplement de partager entre Yaoundé et Douala, qui continuera probablement à être la capitale commerciale dans l'avenir prévisible, le nombre déjà réduit de services internationaux.

40. Compte tenu du coût élevé de l'investissement dans un aéroport, tout projet dans ce domaine qui ne se limiterait pas à l'agrandissement de l'aérogare devrait être soigneusement étudié à la lumière du rôle futur que peuvent jouer les lignes aériennes intérieures pour améliorer les communications à l'intérieur du Cameroun, et notamment les liaisons avec les pays voisins. D'autres développements en matière d'aviation intérieure ne sont pas nécessaires dans l'immédiat et la demande future dépendra largement du développement en cours des routes et des chemins de fer, et de leurs programmes de remise en état et d'entretien. Il semble qu'il faille, pour des développements futurs importants attendre l'achèvement de l'étude de la demande de transport aérien local et de la demande de transport pour les pays limitrophes, ainsi que l'étude sur la meilleure façon de développer un système de transport domestique financièrement viable. Cette étude devrait inclure l'examen des différents types d'appareils appropriés, et les caractéristiques des aéroports qui en résulteraient. Une telle étude pourrait être envisagée dans le cadre du Cinquième Plan.

41. Routes de desserte. Jusqu'à présent on avait fâcheusement tendance à considérer l'investissement dans les routes de desserte comme relevant de manière assez vague à la fois du plan de développement des routes principales et du développement agricole. Les routes de desserte devraient être liées à des projets agricoles particuliers et à des projets productifs dans d'autres secteurs et tous ces différents programmes devraient en être pris en compte dans le programme de développement routier afin que les besoins communs à plusieurs secteurs (tels que la fourniture du matériel d'entretien et l'expansion de l'industrie locale des travaux routiers) puissent être intégrés au programme d'investissement général du secteur des transports. Donc, les besoins en matière de routes de desserte devraient découler du calendrier d'exécution et de la nature des investissements dans les autres secteurs, qui ne sont pas seulement l'agriculture et l'industrie.

C. Autres études préparatoires

42. Le Ministère des transports semble être d'accord sur le principe du recours aux services de consultants pour l'exécution de l'étude globale des transports.

a) Pour le Secteur routier :

i) il est souhaitable de confier à des consultants spécialistes l'élaboration d'une étude dont les termes de référence auront été soigneusement préparés;

- ii) l'étude nécessitera une recherche importante qui pourra durer jusqu'à dix hommes-années;
 - iii) un calendrier de travail devrait être rapidement dressé pour établir le chemin critique de l'étude globale et les études de faisabilité s'y rapportant afin que les résultats puissent être utilisés sous une forme acceptable pour l'exécution du Cinquième Plan. Pour cela, il serait souhaitable que l'étude de transport soit divisée en deux phases successives. La première phase, la plus urgente pour l'exécution du Cinquième Plan, comprendrait l'étude de la structure du trafic, et l'analyse des études O/D du ministère, la prévision de la croissance du trafic pour les cinq prochaines années et l'identification des principaux goulots d'étranglement sectoriels. La seconde phase comprendrait une analyse approfondie de la route et du rail, des prévisions de trafic à court et long termes révisées et un plan d'investissement accompagné d'analyses détaillées de chaque projet.
- b) Pour le camionnage, l'étude concernant le camionnage nécessitera la définition de termes de référence précis afin de fixer de façon appropriée : les principes régissant l'imposition, la réglementation de l'octroi des licences, les charges à l'essieu, le rôle en case de besoin d'un camionnage d'Etat, les besoins de l'industrie en formation professionnelle et en assistance technique, etc. Il conviendra de veiller à ce que le travail soit entrepris par des spécialistes de cette discipline plutôt que par des ingénieurs routiers/économistes généralistes.
 - c) Pour les aéroports et l'aviation, une étude similaire est nécessaire, particulièrement en ce qui concerne la structure future des besoins pour l'aviation intérieure et la nécessité ainsi que la pertinence et la justification d'un nouvel aéroport international à Yaoundé. Une fois de plus, un expert techniquement qualifié et choisi spécialement pour cette étude devrait être désigné.
 - d) D'autres études ont été définies par ailleurs, et d'autres le seront, y compris nombre d'études de préparation et de préinvestissement. Le point important est chaque fois que ce sera possible, d'utiliser des consultants pour les études spécialisées afin de libérer le personnel permanent pour d'autres tâches de politique générale. Ces éléments pourraient être incorporés dans l'étude globale des transports, bien que certains aspects plus spécialisés pourraient exiger des études distinctes.
43. La préparation du plan sectoriel selon cette méthode permettra au Ministère des transports de faire porter son effort sur les tâches de direction, la recherche d'idées nouvelles, l'identification des lacunes en matière d'information et de nouveaux projets, la préparation d'études de suivi et d'évaluation et, à terme, l'intégration des divers investissements

dans le cadre d'un plan équilibré. Les projets prêts à être exécutés après étude de préinvestissement devraient être présentés par ordre de priorité. A chacun serait associé un train de mesures de programmation et des propositions de réformes institutionnelles et réglementaires adéquats. Cette tâche de classement et de préparation institutionnelles et ne devrait pas être négligée à cause des aléas liés à la disponibilité de fonds extérieurs.

VI. Examen succinct du plan d'action

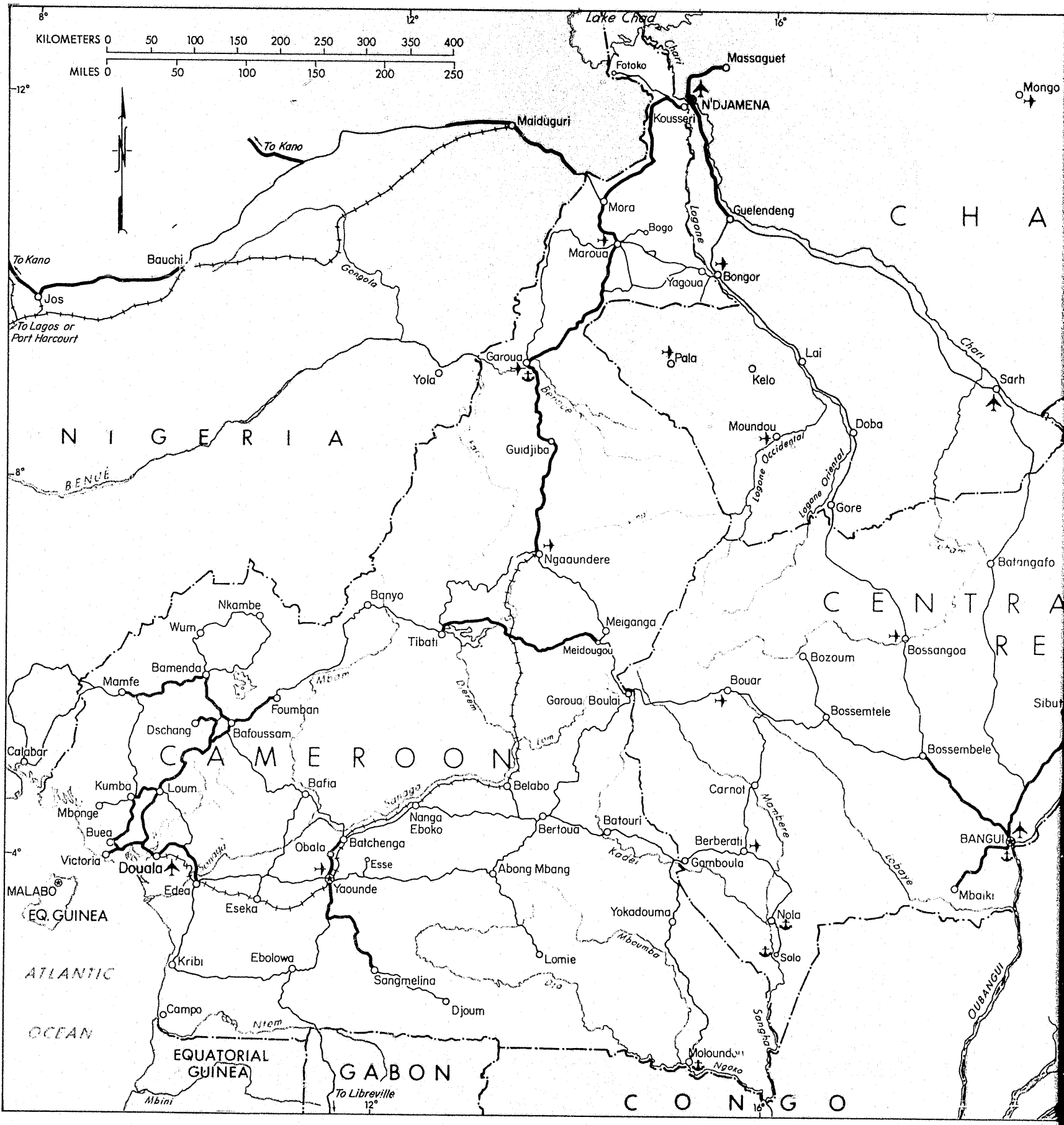
44. Les autorités camerounaises pourraient en priorité concentrer leurs efforts en matière de transports dans les domaines suivants :

- a) rationaliser le cadre général de planification des transports (i) en le soumettant à des critères économiques simples, (ii) en assurant une continuité logique entre le plan et la mise en oeuvre des moyens matériels nécessaires dans le cadre du budget;
- b) améliorer l'environnement administratif et réglementaire du secteur et des sous-secteurs, en particulier dans le domaine des relations entre les sociétés nationales du secteur et le Gouvernement.

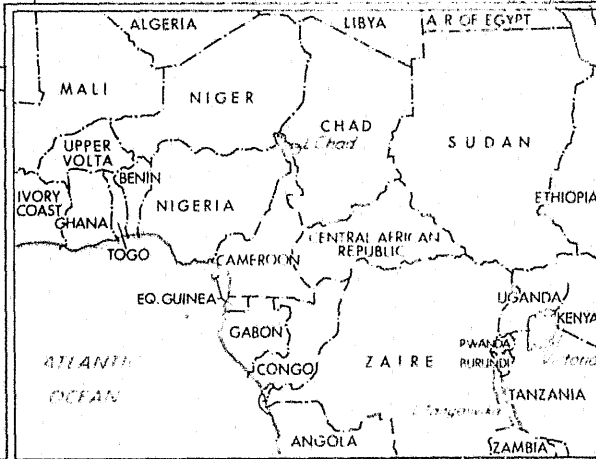
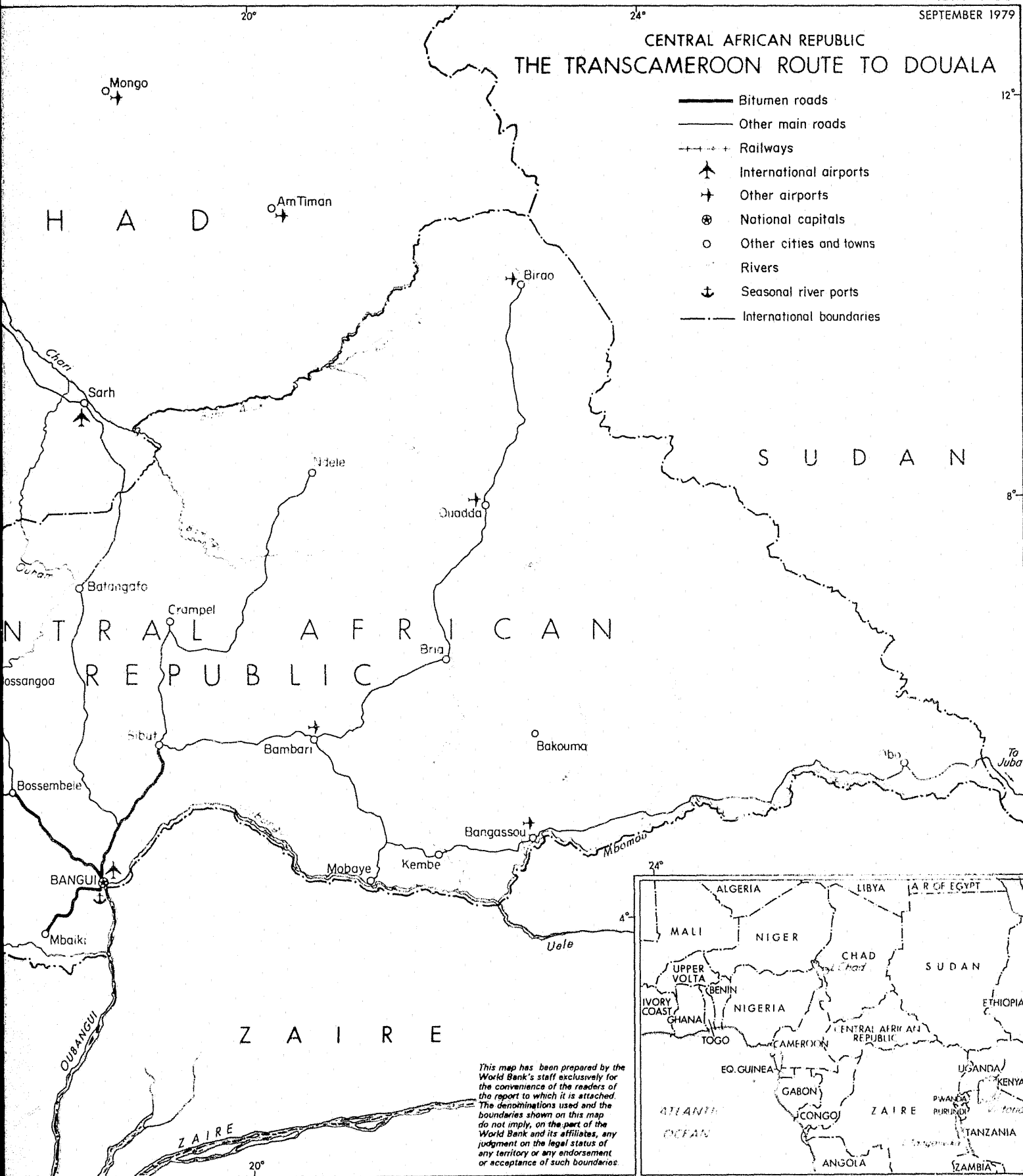
45. Pour atteindre ces objectifs, des mesures précises sont à envisager :

- a) poursuivre la collecte et l'analyse des données statistiques d'offre et de demande de transport grâce aux moyens propres du Ministère, et confier éventuellement à des consultants l'exploitation systématique de ces données dans le cadre de l'étude des transports projetée;
- b) renforcer la Division des études et de la planification du Ministère des transports par le recrutement de personnel local et d'assistance technique convenablement choisi, et par la mise à disposition des fonds nécessaires pour la réalisation des études prévues pour le Cinquième plan;
- c) établir avec le Ministère de l'économie et du Plan la liste et la définition des critères économiques à utiliser pour l'évaluation des projets de transport;
- d) assurer l'utilisation effective de ces critères dans le cadre du Ministère des transports pour la préparation du Plan, et dans le cadre de l'élaboration des plans d'investissement des sociétés nationales du secteur;
- e) renforcer les liens et la coordination entre les plans des sociétés nationales du secteur transport et le plan d'ensemble du secteur par la création de procédures administratives adéquates et d'instances d'arbitrage et de coordination pour subordonner les plans de ces sociétés au processus de planification du Ministère et les y intégrer de façon harmonieuse;

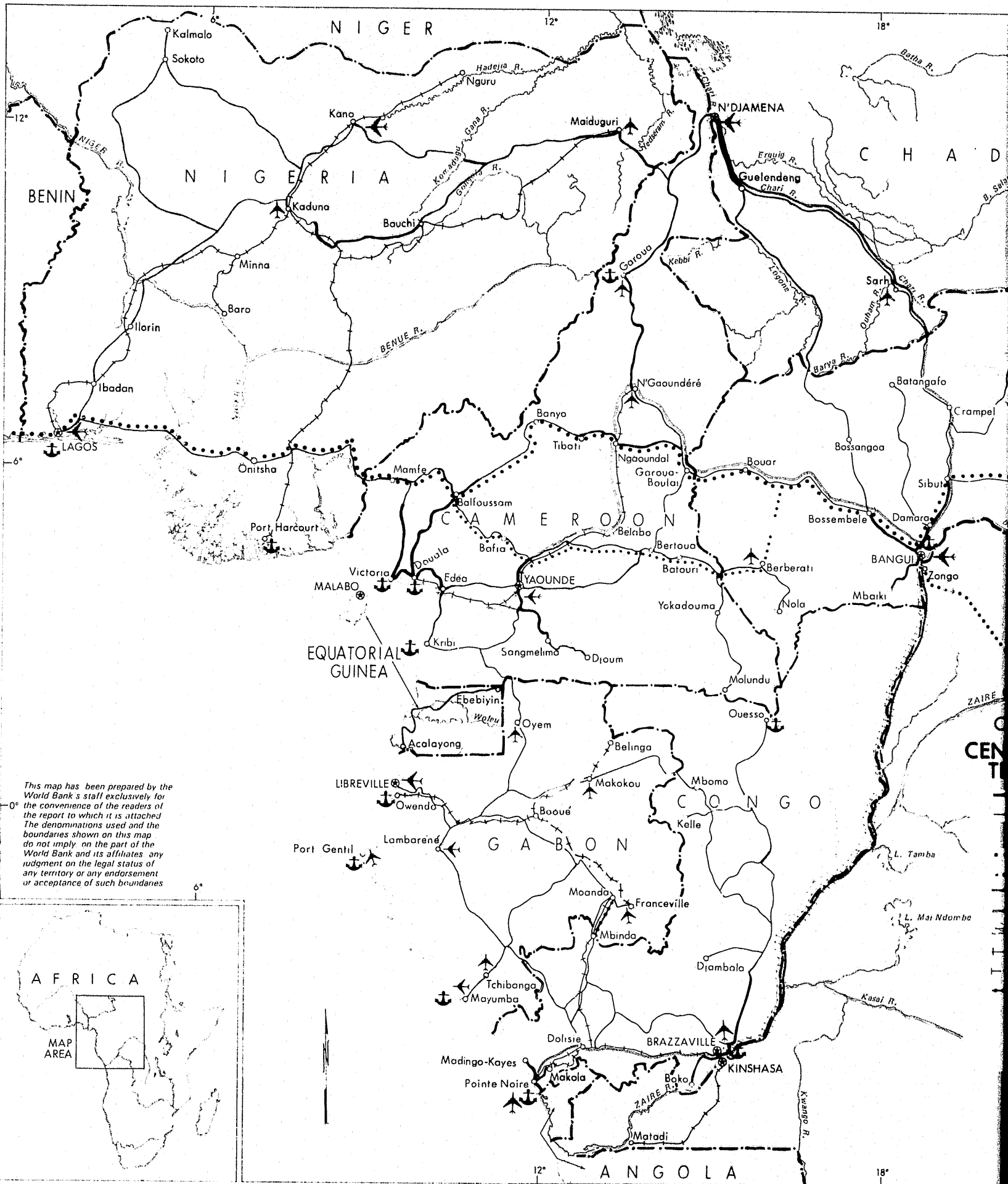
- f) réaliser en priorité une étude des transports en mettant l'accent comme il se doit sur l'importance relative des différents sous-secteurs : des études sectorielles sur le transport urbain, routes principales, routes de desserte et transports urbains et internationaux, en liaison avec les ministères concernés;
- g) favoriser la réalisation d'études interministérielles d'aménagement régional du territoire, d'approvisionnement alimentaire des centres urbains et y contribuer en ce qui concerne les transports.



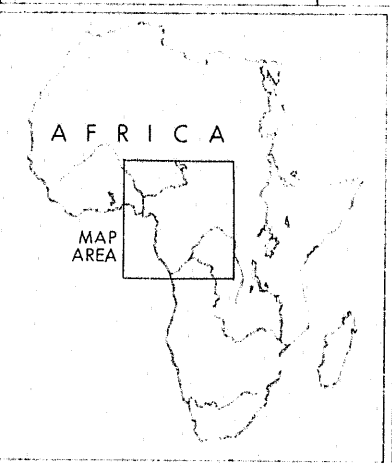
CENTRAL AFRICAN REPUBLIC THE TRANSCAMEROON ROUTE TO DOUALA

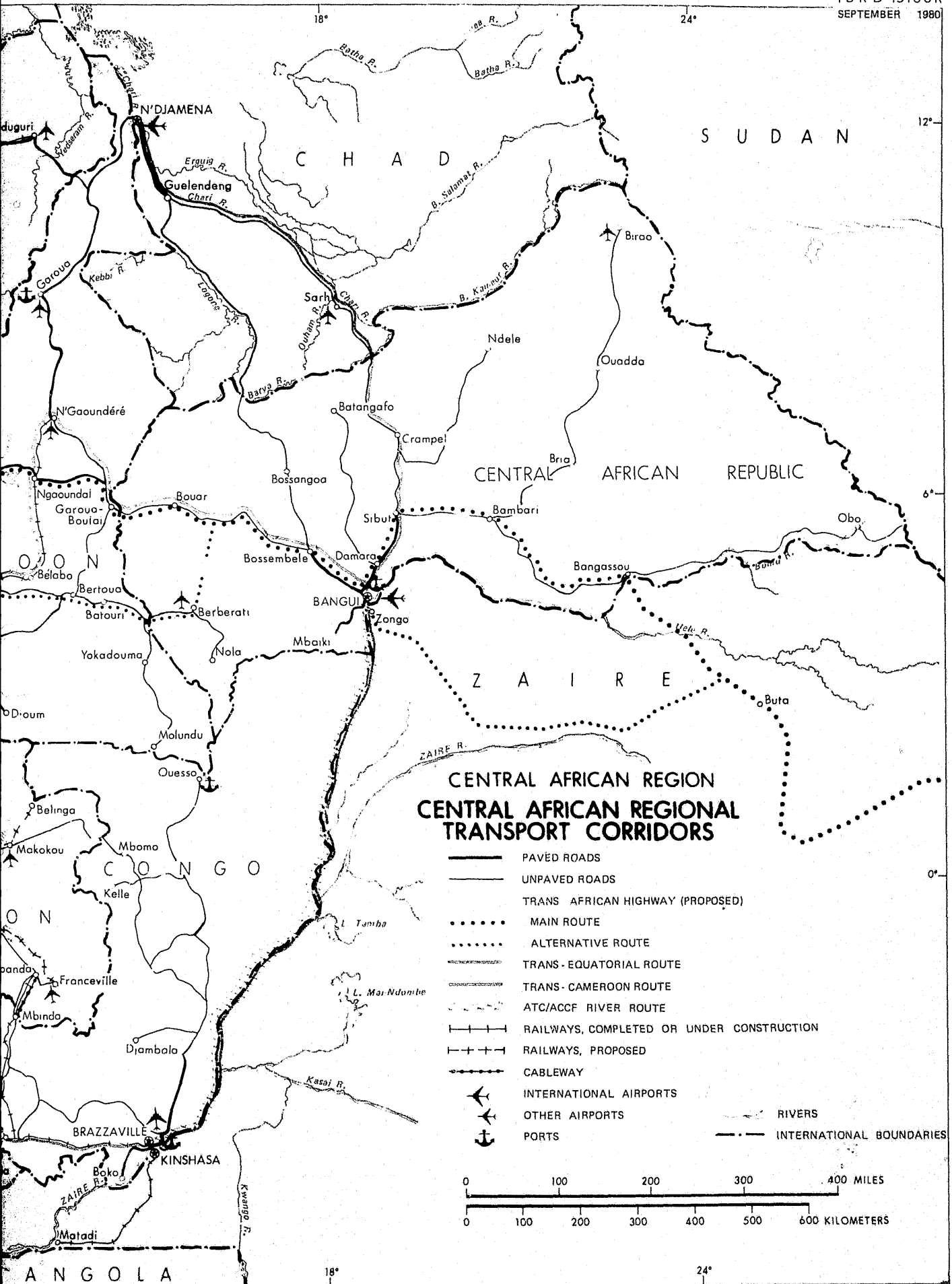


This map has been prepared by the World Bank's staff exclusively for the convenience of the readers of the report to which it is attached. The denominations used and the boundaries shown on this map do not imply, on the part of the World Bank and its affiliates, any judgment on the legal status of any territory or any endorsement or acceptance of such boundaries.



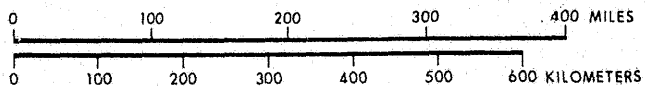
This map has been prepared by the World Bank's staff exclusively for the convenience of the readers of the report to which it is attached. The denominations used and the boundaries shown on this map do not imply on the part of the World Bank and its affiliates any judgment on the legal status of any territory or any endorsement or acceptance of such boundaries.



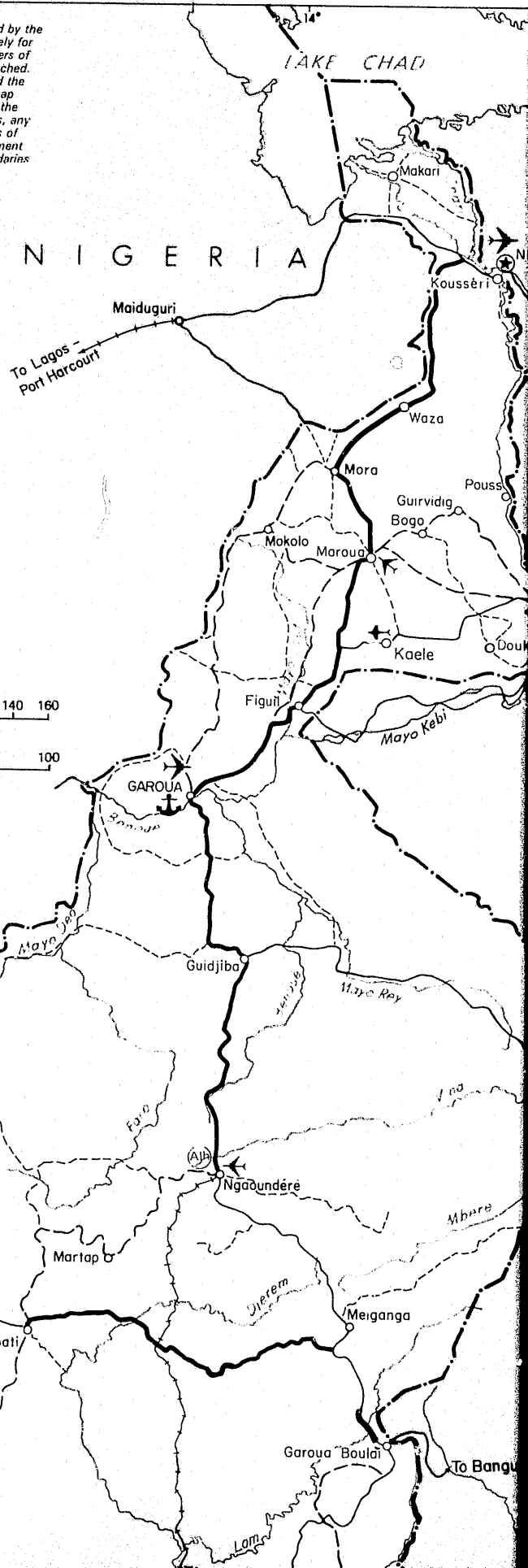
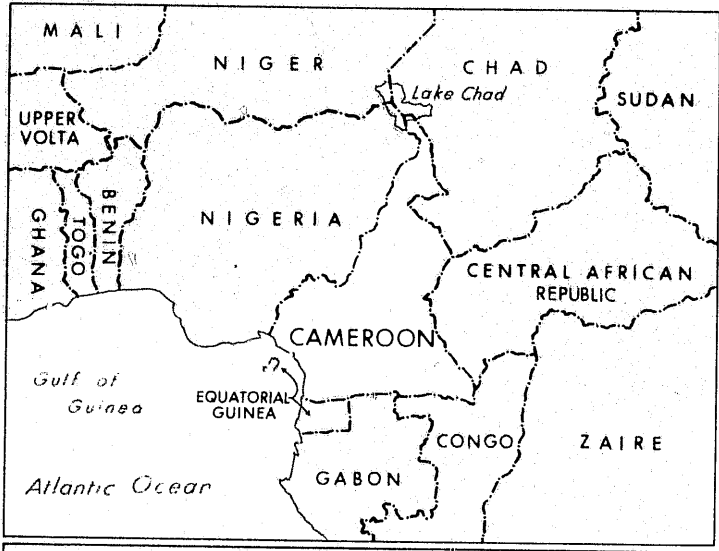


**CENTRAL AFRICAN REGION
CENTRAL AFRICAN REGIONAL
TRANSPORT CORRIDORS**

- PAVED ROADS
- - - UNPAVED ROADS
- TRANS AFRICAN HIGHWAY (PROPOSED)
- MAIN ROUTE
- ALTERNATIVE ROUTE
- TRANS-EQUATORIAL ROUTE
- TRANS-CAMEROON ROUTE
- ATC/ACCF RIVER ROUTE
- +—+—+ RAILWAYS, COMPLETED OR UNDER CONSTRUCTION
- +---+--- RAILWAYS, PROPOSED
- +—+—+ CABLEWAY
- ✈ INTERNATIONAL AIRPORTS
- ✈ OTHER AIRPORTS
- ⚓ PORTS
- RIVERS
- - - INTERNATIONAL BOUNDARIES

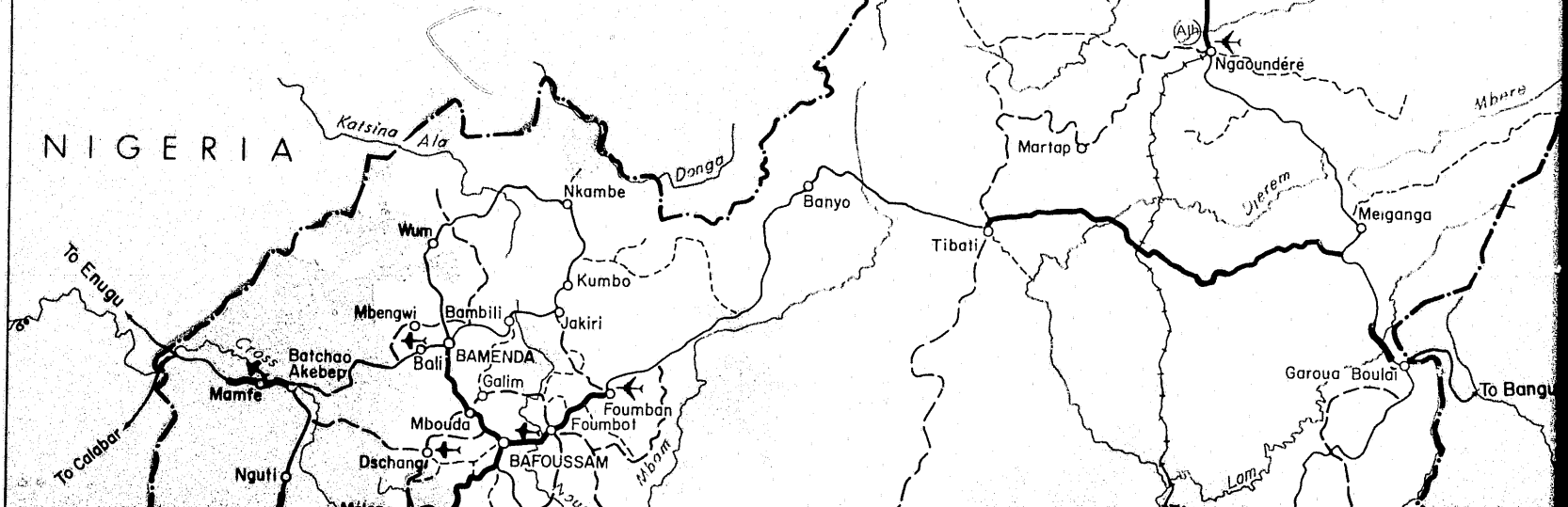
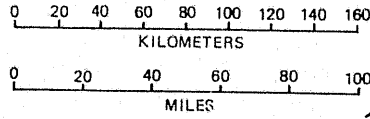


This map has been prepared by the World Bank's staff exclusively for the convenience of the readers of the report to which it is attached. The denominations used and the boundaries shown on this map do not imply, on the part of the World Bank and its affiliates, any judgment on the legal status of any territory or any endorsement or acceptance of such boundaries.

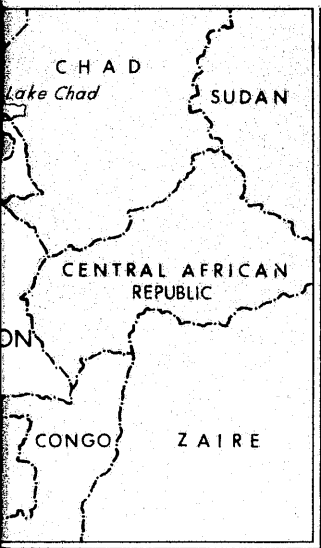


UNITED REPUBLIC OF CAMEROON TRANSPORT NETWORK

- Paved Roads:**
 - National
 - Unpaved National
 - Provincial
 - District
- Railroads:**
 -
- Ports:**
 - Ports
 - International airports
 - Other airports
 - Airstrips
- Rivers:**
 - Rivers
- Mineral Deposits:**
 - Fe Iron Ore
 - Alh Bauxite
 - Oil
 - Forest Zone
- International boundaries:**
 - International boundaries



This map has been prepared by the World Bank's staff exclusively for the convenience of the readers of the report to which it is attached. The denominations used and the boundaries shown on this map do not imply, on the part of the World Bank and its affiliates, any judgment on the legal status of any territory or any endorsement or acceptance of such boundaries



CAMEROON
WORK

Airports

S

boundaries

boundaries

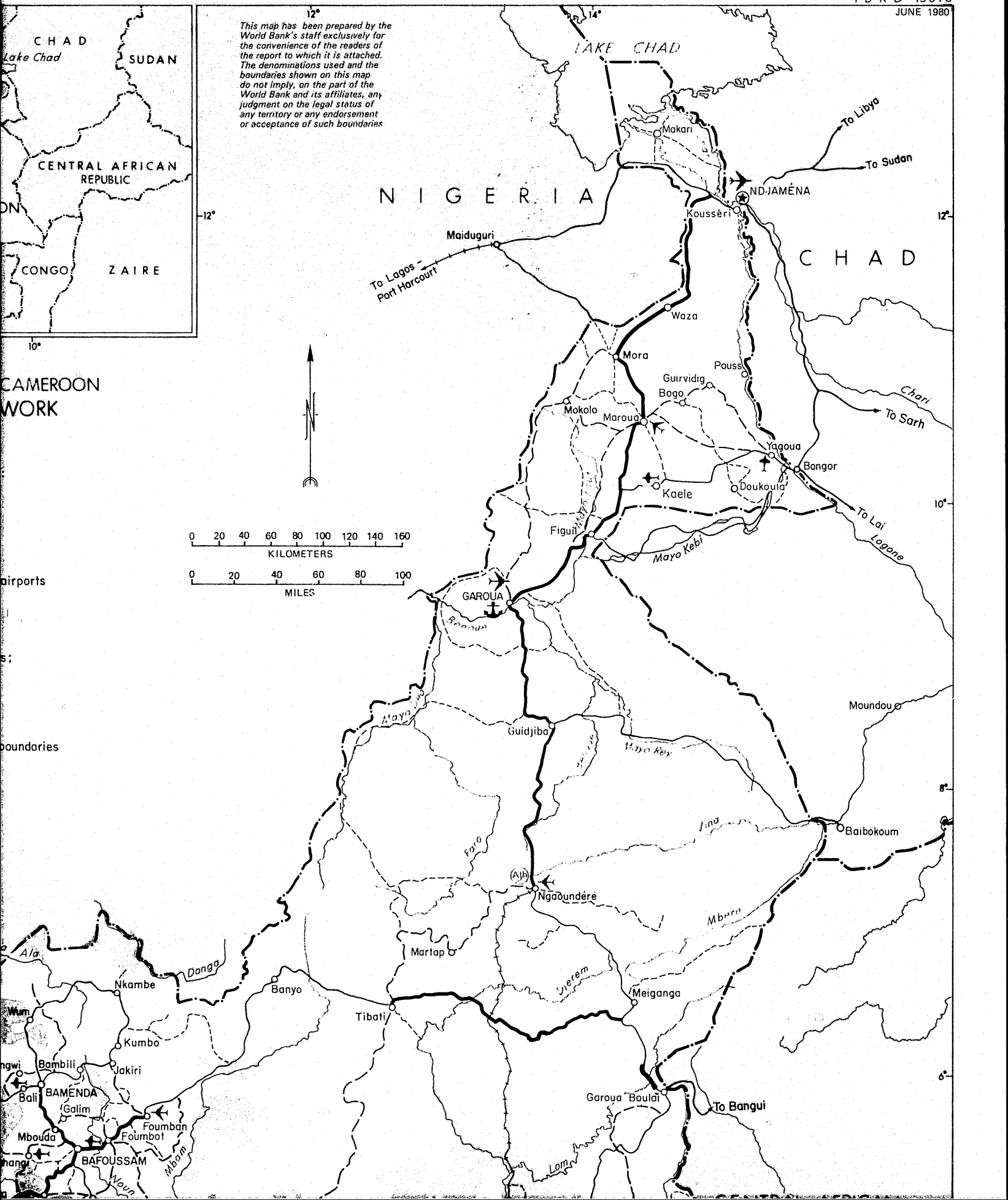
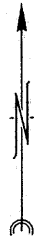
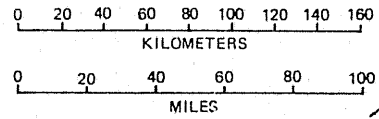
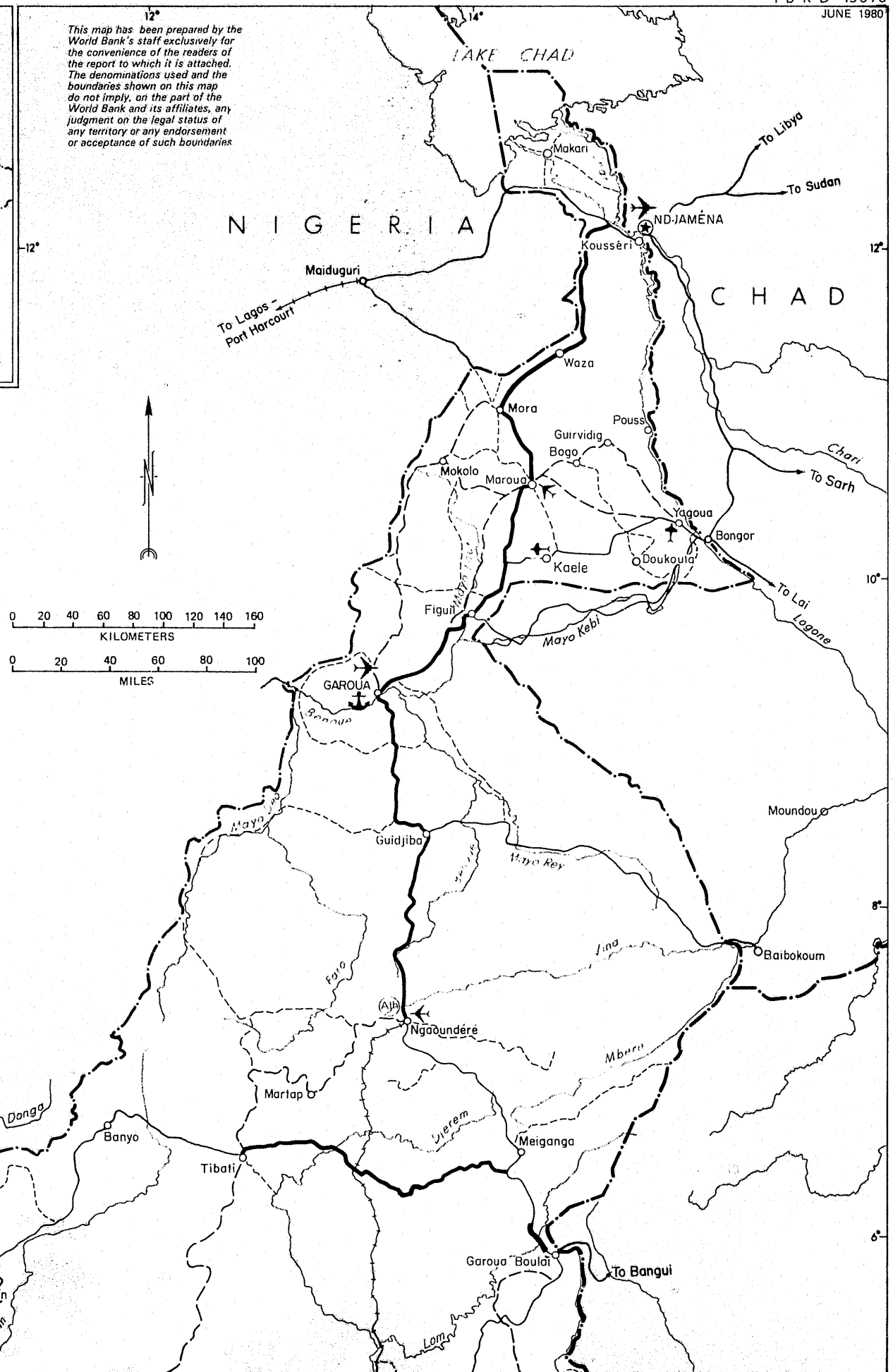
boundaries

boundaries

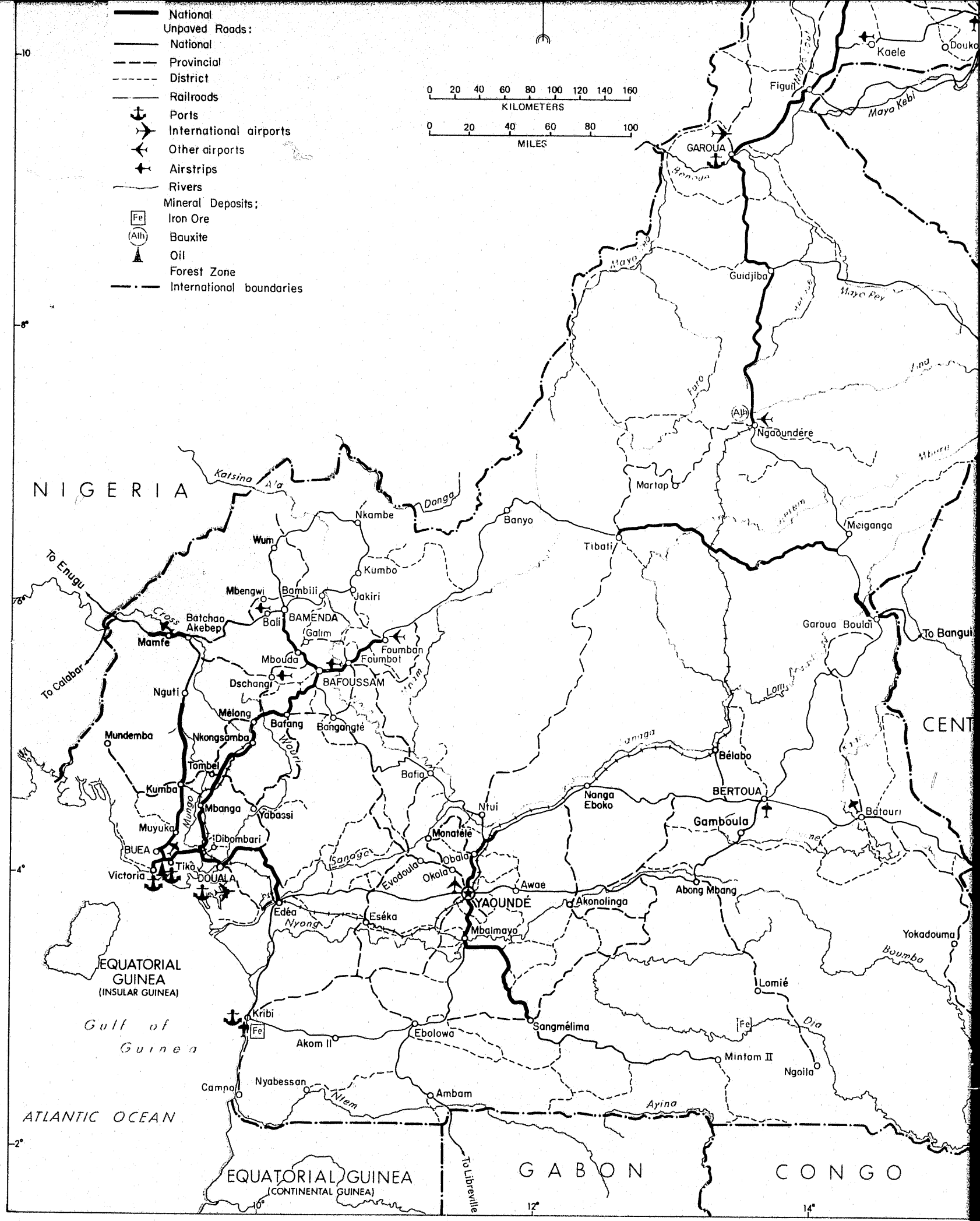
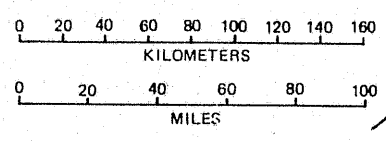
boundaries

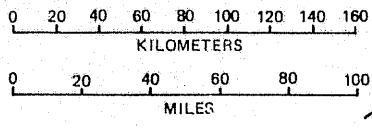
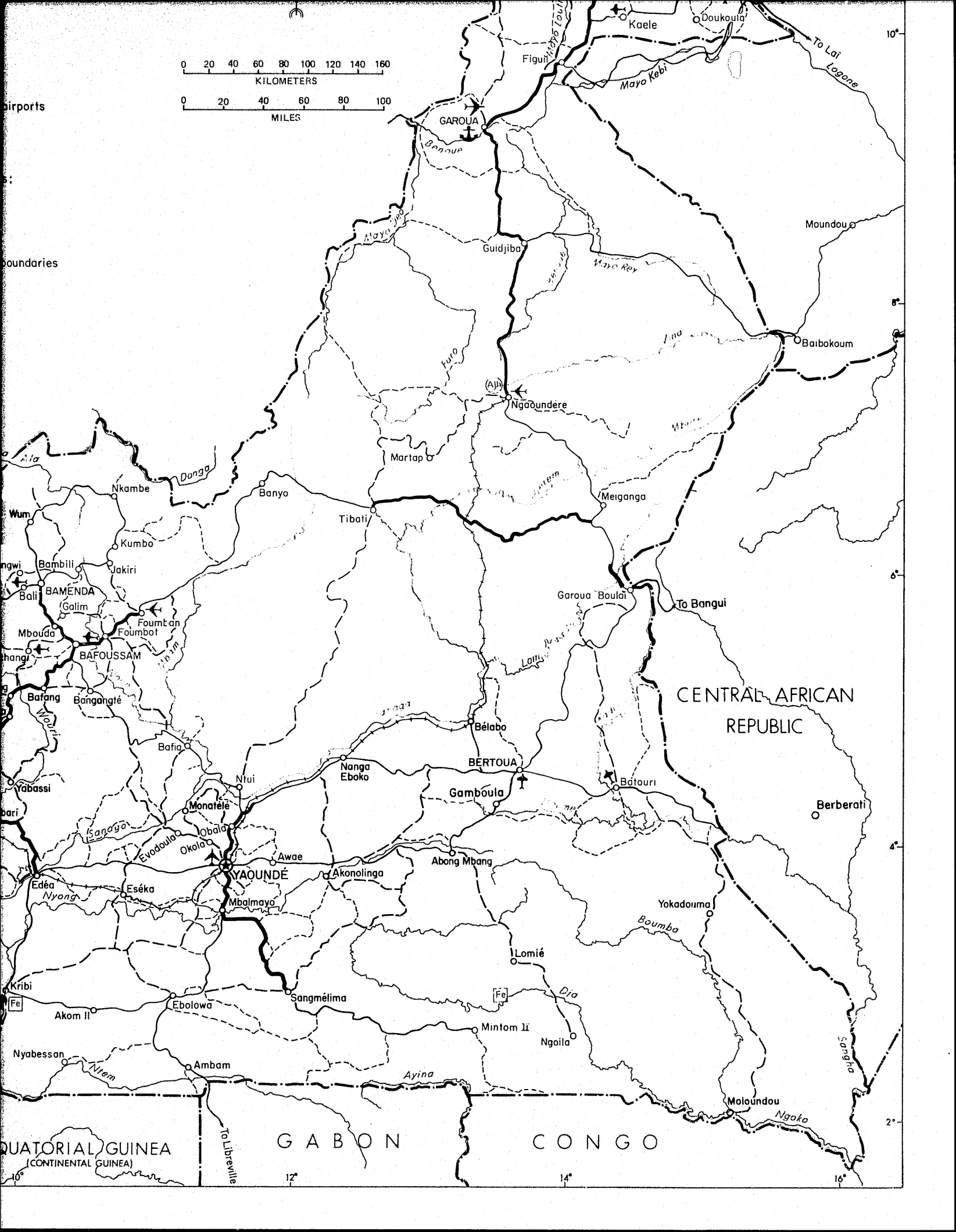
boundaries

boundaries



- National
- Unpaved Roads:
- National
- - - Provincial
- - - District
- Railroads
- ⚓ Ports
- ✈ International airports
- ✈ Other airports
- ✈ Airstrips
- Rivers
- Mineral Deposits:
- Ⓜ (Fe) Iron Ore
- Ⓜ (Al) Bauxite
- ⚓ Oil
- Forest Zone
- - - International boundaries





CENTRAL AFRICAN
REPUBLIC

EQUATORIAL GUINEA
(CONTINENTAL GUINEA)

GABON

CONGO

GAROUA

YAOUNDE

BERTOUA

BAMENDA

BAFOUSSAM

Moundou

Baibokoum

Ngaoundere

Martap

Meiganga

Tibati

Banyo

Nkambe

Kumbo

Jakiri

Bambili

Bali

Galim

Foumban

Foumbot

Mbouda

Changal

Barang

Bangangté

Bafia

Yabassi

Monatele

Obala

Okoloca

Eséka

Edéa

Nyong

Kribi

Akom II

Nyabessan

Niem

Ambam

To Libreville

Nanga Eboko

Bélabo

Gamboula

Akonolinga

Mbalmaya

Sangmélima

Ebolowa

Ayina

Mintom II

Ngola

Moloundou

Ngoko

Garoua Boulai

To Bangui

Batouri

Lomié

Yokadouma

Baumba

Dia

Sangha

Moloundou

Ngoko

Sangha

Ngoko

Sangha

Ngoko

Sangha

Ngoko

Sangha

Ngoko

Sangha

Ngoko

Sangha

Ngoko

Sangha

Ngoko

Sangha

Ngoko

Sangha

Ngoko