

***Comité d'orientation de la Composante SSATP Mobilité Urbaine de la
Banque Mondiale - Accra , du 18 au 20 avril 2001***

**LIBERALISATION DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS
COLLECTIFS URBAINS A DOUALA ET A YAOUNDE : CHRONIQUE DE
LA MISE EN ŒUVRE D'UNE NOUVELLE APPROCHE**

NGABMEN Hubert, BROUTIN Christian et ESSOMBA ELOUNDOU Arsène

INTRODUCTION :

En 1973, en raison d'une croissance urbaine rapide et soucieux de faciliter la mobilité des populations alors confrontées à un déficit criard de moyens de transport collectif, l'Etat camerounais décida de créer une société d'économie mixte dénommée SOTUC (Société des Transports Urbains du Cameroun) qui jouissait du monopole d'exploitation des transports urbains par autobus dans les villes de Douala et de Yaoundé pendant 25 ans. Cette société a connu ses années de gloire avant de sombrer progressivement dans une crise profonde et une faillite irréversible. Aussi, sa liquidation fut-elle prononcée le 22 février 1995, et le gouvernement prit l'option de libéraliser l'exploitation des services de transports urbains dans les villes de Douala (2 millions d'habitants) et de Yaoundé (1,5 million d'habitants).

Depuis lors, les transports urbains motorisés dans ces deux villes sont assurés par des taxis collectifs de petite capacité, des minibuses, et des motos-taxis qui n'arrivent malheureusement pas à satisfaire correctement la demande, surtout aux heures de pointe. En témoignent, les nombreuses foules souvent amassées à divers carrefours dans l'attente d'un hypothétique moyen de locomotion, et qui se livrent à des bousculades dès que la moindre occasion se présente.

Conscients des conséquences néfastes de cette situation critique (embouteillages, pollution, retards, etc.), les pouvoirs publics ont décidé d'y remédier. Cette fois-ci en adoptant une nouvelle approche.

SSATP. Mobilité urbaine. Libéralisation de l'exploitation des transports collectifs urbains à Douala et Yaoundé

La présente communication a pour but de présenter les grandes lignes de cette nouvelle approche et les principales étapes de sa mise en œuvre jusqu'à présent.

I – CARACTERISTIQUES ET SPECIFICITES DE LA NOUVELLE APPROCHE : POUR DES SOCIETES DE TYPE COMMERCIAL

Tirant les leçons de l'échec de la SOTUC dont l'une des causes fut sans conteste la trop grande implication de l'Etat, la nouvelle approche adoptée par les pouvoirs publics est centrée sur la promotion d'une exploitation commerciale des services de transports urbains. Aussi, le modèle d'entreprise envisagé dans le cadre de cette nouvelle approche est celui de société commerciale devant évoluer dans un environnement ainsi caractérisé :

- pas d'exigences de la part de l'Etat ou des collectivités en dehors des dispositions d'ordre public
- pas d'exonérations fiscales ou douanières ;
- pas de monopole
- pas de tarifs imposés mais fixation d'un plafond négocié avec la société.

En effet, il ne s'agit plus de concéder un Service Public, mais de d'accorder l'autorisation d'exploitation à une entreprise de transport susceptible de répondre au mieux à la demande de la population, compte tenu des possibilités de celle-ci de payer en totalité ses déplacements. Augmenter l'offre de transport collectif par des véhicules de grande capacité constituera déjà une amélioration non négligeable par rapport aux possibilités de déplacements actuelles, et contribuera à terme à réduire peu ou prou certaines nuisances liées à la circulation de nombreux petits véhicules de transport.

L'Etat Camerounais ne veut plus être intervenant direct, il ne veut plus être actionnaire majoritaire dans une société d'économie mixte comme la SOTUC. Il souhaite être partenaire, régulateur, catalyseur et promoteur d'activités privées de transports collectifs urbains de personnes à l'aide de véhicules de grande capacité. Il définit les règles du jeu entre les prestataires de service. Il définit les normes pour la sécurité routière, pour la gestion du trafic, pour les aménagements d'infrastructures, et pour la protection de l'environnement. Il n'y a plus la relation de concessionnaire à concédant. Les conventions ne peuvent plus être des concessions de service public. Aujourd'hui, il s'agit d'autoriser par contrat des sociétés commerciales à exercer une activité sur le domaine public. Les réglementations applicables au transport des marchandises et celles applicables au transport de voyageurs tendent à se rapprocher.

II - DEROULEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA NOUVELLE APPROCHE

En janvier 2000, le Ministre des transports a lancé un appel à candidatures pour l'exploitation des lignes de transports urbains dans les grandes villes du Cameroun, notamment Douala et Yaoundé. Cet appel pour un partenariat a été lancé sous la forme d'un appel d'offres international assorti d'un règlement et un cahier des charges. Le contenu de l'appel d'offre très sommaire laissait libre court aux interprétations sur les résultats attendus. Les postulants pouvaient proposer leurs solutions de partenariat. Ils devraient présenter leur société et le projet sous les angles administratif, technique et financier.

II.1. LES PRINCIPALES EXIGENCES DE L'APPEL D'OFFRES

Elles portent sur les points ci-après :

1) Les conditions pour être transporteur

Pour être transporteur il faut trois conditions :

- être inscrit au registre des transporteurs routiers au Ministère des transports (Arrêté du 15 janvier 1991) ;
- être possesseur d'une licence spéciale S2 pour le transport urbain de voyageurs (Décret du 9 novembre 1990) ;
- avoir obtenu l'attribution de lignes d'exploitation par le Ministre des transports (Décret du 18 février 1997)

L'inscription au registre des transporteurs est soumise à des conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle. Il ne pourra être satisfait à la condition d'honorabilité si l'une des personnes de la société a fait l'objet d'une condamnation inscrite à son casier judiciaire.

La capacité financière est satisfaite lorsque l'entreprise dispose de capitaux propres et de réserves ou de garanties d'un montant au moins égal par exemple à 2 000 000 F CFA par véhicule.

Il est satisfait à la condition de capacité professionnelle lorsque la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'entreprise possède les compétences nécessaires à la gestion et à

l'exploitation de l'entreprise. Cette compétence sera reconnue soit par des diplômes, soit par l'expérience professionnelle.

2) L'état des véhicules

Les véhicules utilisés doivent répondre aux normes définies par le Ministre des transports (Arrêté du 23 juillet 1991).

La mise en service des véhicules doit être précédée de la délivrance d'une carte bleue établie par le Ministère des transports pour chaque véhicule (Décret du 9 novembre 1990) et du contrôle technique réglementaire (arrêté du 23 février 1998).

Les autorisations administratives ci-dessus ayant été délivrées, l'exploitation par la société privée peut être effective sous les deux contraintes suivantes :

3) Les contraintes à respecter par la société adjudicataire

(i) Respecter le domaine public :

Elle doit respecter les autres usagers qui s'exercent sur ce domaine. La décentralisation a donné aux communautés urbaines les compétences pour gérer la circulation, la voirie, et l'ensemble des infrastructures urbaines. La société devra se concerter avec les représentants de la communauté urbaine et obtenir les autorisations réglementaires liées à l'usage de la voirie. (Arrêt des bus, couloirs réservés, signalisations spécifiques, permis de construire les locaux et abris, etc.).

Les troubles à l'ordre public, notamment à la circulation générale conduiraient au retrait immédiat des autorisations d'exploitation de lignes délivrées par le Ministre des transports.

(ii) Satisfaire la demande de transport :

La société exerce une activité commerciale dans le champ de la concurrence. Elle définit ses priorités et ses activités pour équilibrer ses comptes d'exploitation. Pour la clientèle non solvable, la société devra rechercher par des contrats spécifiques les partenaires privés ou publics susceptibles de lui confier un rôle SSATP. Mobilité urbaine. Libéralisation de l'exploitation des transports collectifs urbains à Douala et Yaoundé

de service public moyennant des subventions appropriées (scolaires, militaires, populations démunies, comités d'entreprises, etc.). Le tarif du billet dans une première phase non concurrentielle est plafonné par le Ministre des transports en accord avec la société au vu d'un bilan prévisionnel d'exploitation. Dans la mesure où une concurrence loyale entre plusieurs sociétés serait effective, le prix du billet pourrait être libéralisé.

II. 2. DEPOUILLEMENT ET ANALYSE DES OFFRES

L'ouverture des plis a été faite le 28 mars 2000 par une commission interministérielle comprenant outre le Ministère des transports, les Ministères de l'Aménagement du Territoire, de l'Administration Territoriale, de l'Urbanisme, de la Ville et de l'Economie et Finances.

Deux offres ont été examinées par une commission technique constituée au sein du Ministère des Transports. A l'issue de ce travail, les deux sociétés ci-après ont été retenues :

- la société SOCATUR dont le siège social est à Douala. Société constituée d'investisseurs camerounais dont certains résident en France ;
- la société STC constituée à partir d'un groupement d'investisseurs français et camerounais, dont le siège social est à Yaoundé.

Il s'agit d'investisseurs intéressés par les «marchés potentiels» constitués par la forte demande de transport dans les deux villes de Yaoundé et Douala. Les comptes prévisionnels d'exploitation présentent un équilibre financier qui ne fait pas appel à des subventions publiques. Il est recherché à court terme le bénéfice maximum permettant à terme d'équilibrer des investissements importants liés à l'achat de véhicules. D'une façon très pragmatique, il est recherché un démarrage avec peu de bus et du matériel d'occasion. Les tarifs proposés sont toutefois en dessous des tarifs actuels des taxis. (30 % plus bas sur les courtes distances, 50 % sur les longues distances).

L'opérateur retenu pour la ville de Douala (SOCATUR) a présenté une offre bien structurée. Celui de Yaoundé (STC) a revu sa proposition après avoir été assisté par des spécialistes. La commission interministérielle réunie le 25 avril a auditionné les candidats et a examiné les conditions de mise en exploitation des lignes de transports définies dans les cahiers de charges.

Les représentants des Ministères ont souhaité que l'exploitation des services de transport urbain dans ces deux villes se fasse aux risques et périls des sociétés retenues. Les contraintes de services publics seront minimales et en contrepartie il n'est prévu aucune dérogation aux règles du droit commun en matière de fiscalité ou de droit de douane. Les Ministères ont souligné les conditions essentielles à la réussite de l'opération, à savoir :

- la nécessité d'une concertation étroite entre ces sociétés et les Communautés Urbaines sur l'usage de la voirie et les mesures de police à prendre. A cet égard, des Conventions bilatérales sont à prévoir ;
- la nécessité de remettre en état les voiries concernées par les lignes de bus, grâce aux financements des bailleurs de fonds internationaux ou du Fonds Routier.

II.3. ELABORATION DES CONVENTIONS

La commission a élaboré des projets de convention et un cahier des charges lors de ses réunions en date des 17 et 24 mai 2000. Les opérateurs ont accepté ces propositions et ont estimé à 6 ou 7 mois de délai nécessaire au démarrage de l'exploitation après signature des conventions par le Ministre des Transports et le Ministre chargé des Prix.

Les conventions ont été signées le 27 octobre 2000. Elles comprennent en annexe un cahier de charges et le descriptif des lignes dont l'exploitation est autorisée par le Ministre des transports : 13 lignes sur 170 km pour la ville de Yaoundé et 13 lignes sur 148 km pour Douala. Les tarifs ont été fixés d'un commun accord entre le Ministre chargé des Prix et ces sociétés. Ils sont de 125 FCFA contre 150 FCFA pour les taxis collectifs.

La durée de la convention est de 5 ans renouvelable et prévoit que sauf en cas de retrait des attributions de lignes, « il ne sera pas attribué d'autorisations à des sociétés concurrentes pendant les cinq (5) années d'exploitation de la présente convention ». L'exploitation se fera aux risques et périls de chacune des sociétés.

Des Conventions Particulières entre respectivement la SOCATUR avec la Communauté Urbaine de Douala et la STC avec la Communauté Urbaine de Yaoundé sont en cours d'élaboration pour définir les modalités relatives à l'aménagement et à la gestion quotidienne de la voirie et des arrêts pour les bus.

Il est prévu un début d'exploitation en mai 2001.

II.4. QUID DU DEMARRAGE EFFECTIF DES ACTIVITES DES SOCIETES ADJUDICATAIRES ?

Lors d'une réunion tenue le 08 mars 2001 au Ministère des Transports à l'effet de faire le point sur l'état de préparation par les sociétés SOCATUR et STC du démarrage effectif de leurs activités respectives, il est apparu en substance ce qui suit :

(i) Ce qui a déjà été fait

- Les deux sociétés ont acquis les anciens bus de la SOTUC vendus aux enchères publiques. D'autres bus d'occasion achetés en France sont en cours d'acheminement au Port Autonome de Douala.

- La SOCATUR bénéficiera de la double assistance technique française de la RATPet ivoirienne de la SOTRA, tandis que la STC est en pourparlers avec des experts sénégalais.

- Une partie des personnels de la défunte SOTUC a été recrutée ;

- Toutes les lignes à exploiter ont été inspectées afin d'identifier celles qui seront mises en exploitation en priorité, compte tenu de l'état de dégradation avancée de certains tronçons routiers.

(ii) Les difficultés actuelles

*** Sur le plan opérationnel :**

- Le mauvais état des voiries et l'absence d'articulation entre le programme de réhabilitation des routes et la politique de création d'un réseau de transport collectif urbain ;

- L'absence de données statistiques fiables facilitant la réalisation d'une étude de marché ;

- La lenteur dans la libération et la procédure de location des bases de l'ancienne SOTUC à Douala et à Yaoundé respectivement à la SOCATUR et à la STC.

*** Sur le plan administratif**

- Les lourdeurs administratives et l'absence de coordination entre les différentes administrations concernées par ce projet : Ministères des Transports, de l'Urbanisme et de l'Habitat, des Investissements Publics et de l'Aménagement du Territoire, de la Ville, de l'Economie et Finances, Communautés Urbaines de Douala et de Yaoundé.

SSATP. Mobilité urbaine. Libéralisation de l'exploitation des transports collectifs urbains à Douala et Yaoundé

* Sur le plan commercial

- Difficulté de faire participer à ce projet, des partenaires étrangers opérant dans le même secteur d'activité ; tous étant sceptiques quant à la rentabilité d'une telle activité sans subventions directes de l'Etat.

* Sur le plan financier

- Difficulté de mobiliser les financements. Très peu de banques acceptent de prêter aux sociétés en création. Pire encore, le transport urbain paraît être l'un des secteurs exclus des financements de beaucoup d'institutions financières.

- Le faible soutien des pouvoirs publics qui, non seulement ne peuvent allouer des subventions aux sociétés, mais hésitent également à s'engager clairement sur les possibilités d'exonérations des droits de douane, autres taxes et TVA liées à l'importation du matériel roulant et des pièces de rechange.

Cette réunion d'évaluation aura permis aux représentants de différentes administrations présentes de prendre des engagements pour solutionner rapidement les problèmes qui empêchent les démarrage des activités de ces deux sociétés.

CONCLUSION :

Cette nouvelle approche de l'exploitation commerciale des transports urbains dans les villes de Douala et de Yaoundé est une initiative qui mérite d'être suivie avec beaucoup d'intérêt et d'attention. Aussi, il est envisagé de mettre en place une équipe pluridisciplinaire d'accompagnement de cette expérience qui peut être riche d'enseignements.

Les différents acteurs impliqués semblent déterminés à ne ménager aucun effort pour la réussite de cette nouvelle approche. A cet égard, les administrations se sont entre autres engagées à :

- ?? aider les opérateurs dans leur démarches auprès des Ministères et des collectivités publiques ;
- ?? être plus facilitateur que contrôleur ;
- ?? adapter les infrastructures à la circulation des bus ;
- ?? mettre en place les mesures de police pour discipliner les autres usagers de la voirie et lutter contre les transports clandestins.