

UNIVERSITE DE YAOUNDE II
FACULTE DES SCIENCES ECOMIQUES
ET DE GESTION

UNIVERSITY OF YAOUNDE II
FACULTY OF ECONOMICS
AND MANAGEMENT



UNITE DE FORMATION DOCTORALE EN ECONOMIE DES TRANSPORTS
PREMIERE PROMOTION

**PEAGE ET MOBILITE DANS LA VILLE DE YAOUNDE :
LE CAS DU CENTRE COMMERCIAL**

MEMOIRE REDIGE ET SOUTENU PUBLIQUEMENT EN VUE DE L'OBTENTION D'UN
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES EN ECONOMIE DES TRANSPORTS ET
LOGISTIQUE DES ECHANGES

PAR

Monsieur MPELE ONANA Serge Edwin Roland

Maîtrise en Sciences Economiques

Option : Analyse et Politique Economique

ENCADREUR ACADEMIQUE
Dr ONGOLO ZOGO Valérie
Chargé de cours à la FSEG de
L'Université de Yaoundé II

ENCADREUR PROFESSIONNEL
Mr Jean Bernard SINDEU
Ingénieur Statisticien
Ministre de l'Energie et de l'Eau

Décembre 2007

TABLE DES MATIERES

Dédicaces.....	i
Remerciements.....	ii
Liste des Abréviations.....	iii
Liste des Tableaux Figures et Photos.....	iv
Résumé Analytique.....	v
Analytical Abstract.....	vi
<u>INTRODUCTION</u>	3
<u>PARTIE I</u> : LE CADRE THEORIQUE DE LA TARIFICATION DE LA MOBILITE.....	6
<u>CHAPITRE I</u> : LES OBJECTIFS DE LA TARIFICATION DE LA MOBILITE.....	8
<u>Section 1</u> : La tarification au service de la fluidité	8
<u>Section 2</u> : La tarification des déplacements au service d'un projet urbain	15
<u>CHAPITRE II</u> : MODELES TARIFAIRES ET PRATIQUES DE PEAGE URBAIN.....	20
<u>Section 1</u> : Les modèles tarifaires des infrastructures.....	20
<u>Section 2</u> : Les pratiques de péage urbain.....	25
<u>PARTIE II</u> : LES EFFETS DU PEAGE SUR LA MOBILITE URBAINE A YAOUNDE.....	35
<u>CHAPITRE III</u> : LE SYSTEME DE MOBILITE DANS LA VILLE DE YAOUNDE	37
<u>Section 1</u> : Le contexte urbain	37
<u>Section 2</u> : La demande de mobilité dans la ville de Yaoundé.....	42
<u>Section 3</u> : L'offre de transport dans la ville de Yaoundé	45
<u>Section 4</u> : Les problèmes de mobilité dans la ville de Yaoundé.....	49

CHAPITRE IV : LE SYSTEME DE PEAGE DE YAOUNDE ET SES CONSEQUENCES ANTICIPEES SUR LA MOBILITE.....	52
Section 1 : Le cadre réglementaire et pratique du péage urbain de Yaoundé.....	52
Section 2 : Les forces et les faiblesses du péage urbain de Yaoundé.....	55
Section 3 : Les conséquences anticipées du péage sur la mobilité dans la ville de Yaoundé.....	..59
Section 4 : Les conditions de succès du péage dans la ville de Yaoundé.....	63
CONCLUSION.....	70
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	71
ANNEXE I.....	73
ANNEXE II.....	76

INTRODUCTION GENERALE

Longtemps considérée comme essentiellement rurale, l'Afrique s'urbanise à un rythme exceptionnellement rapide. Jamais dans l'histoire de l'humanité des taux de croissance urbaine aussi forts n'ont été enregistrés à l'échelle d'un continent et sur une aussi longue durée. Depuis le milieu du XXe siècle, l'Afrique Subsaharienne ainsi qu'on a pris l'habitude de désigner la partie du continent située au Sud du Sahara défie tous les records. Alors que sa population a triplé depuis 1950 pour atteindre environ 660 millions d'habitants au tournant du millénaire, celle des villes a été multipliée par neuf¹.

L'urbanisation en cours est d'autant plus spectaculaire que son déclenchement a été tardif. Tout se passe comme si le continent au Sud du Sahara avait entrepris de combler son retard historique à partir de 1945, date du véritable début de l'explosion urbaine. Le continent africain entre alors dans une période de formidable croissance démographique grâce notamment aux progrès de l'encadrement médical. Les campagnes alimentent désormais un exode rural massif. L'attraction des grandes villes se fait de plus en plus forte. Les indépendances ne feront qu'accentuer le phénomène favorisant en priorité les capitales, symboles tout à la fois de modernité et de nouvelles identités nationales, et lieux de concentration des ressources de l'Etat. Partant, les clichés rassurants d'une Afrique rurale et immobile ont cédé le pas aux images sans cesse changeantes d'une planète urbaine en mutation dont les grandes métropoles focalisent les représentations mais aussi les inquiétudes que fait naître leur gestion souvent chaotique.

Soumises à une aussi brutale accumulation démographique, les villes ont perdu la pleine maîtrise de leur espace. L'afflux de populations a été bien trop rapide pour que les pouvoirs gestionnaires qu'il a fallu au demeurant mettre en place aient pu planifier l'occupation du sol, ou doté des quartiers sortant de terre comme champignons après la pluie, des infrastructures et des divers équipements qui accompagnent d'ordinaire l'urbanisation. De plus, cette croissance urbaine trop rapide n'a pas également permis de

¹ Roland Pourtier dans Villes Africaines, La documentation française (Juin 1999).

planifier la circulation, ni de gérer un trafic automobile dont personne n'imaginait au moment des indépendances qu'il prendrait une telle importance. Les déplacements intra- urbains sont donc devenus l'une des contraintes majeures de la vie quotidienne dans les grandes agglomérations africaines. Aux carences des transports en commun s'ajoute l'insuffisance assez générale des infrastructures routières face aux besoins d'un parc automobile qui a considérablement augmenté. Les grandes villes africaines sont entrées à l'ère des embouteillages.

Avec la forte croissance du taux de motorisation, les métropoles africaines sont aujourd'hui exposées à la pollution atmosphérique, d'autant que les véhicules utilisés jusqu'à n'en plus pouvoir, sont particulièrement polluants. L'émanation de gaz d'échappements mêlée à un air chaud et humide ajoute à la pénibilité des déplacements urbains.

Yaoundé, capitale administrative et politique du Cameroun n'a pas échappé à ce cliché. En effet, en matière de déplacement urbain, on peut dire que la crise économique qu'a connu le Cameroun en 1987 a entre autres entraînée une réduction considérable du pouvoir d'achat des ménages de la ville de Yaoundé et donc leur possibilité d'accéder financièrement à un mode de transport de leur choix de déplacement, une diminution des moyens financiers nécessaires pour construire de nouvelles infrastructures ou assurer un entretien correct de celles existantes, et enfin un déficit sensible de l'offre de transport par rapport à la demande.

En raison de ce qui précède, se déplacer dans la ville de Yaoundé est progressivement devenue une gageure. De plus, la situation s'est considérablement aggravée à la suite de la dévaluation du franc CFA intervenue le 10 janvier 1994 et l'arrêt des activités de la SOTUC le 22 février 1995.

Fort de ce constat général des villes africaines et particulier de la ville de Yaoundé, la nécessité d'une intervention des pouvoirs publics en matière de gestion des transports en milieu urbain n'est plus à démontrer. En effet, la crise actuelle de financement des transports publics en milieu urbain, la saturation des réseaux de transports et principalement la voirie, les préoccupations croissantes quant aux atteintes à l'environnement local et global causées par les moteurs à explosion, ont amené un regain d'intérêt sur l'utilisation des instruments tarifaires pour orienter la demande de transport. C'est dans un tel cadre que peut intervenir le péage urbain.

L'introduction d'un système de péage d'usage de la voirie en milieu urbain est une décision d'ordre stratégique dans la mesure où elle modifie significativement les conditions dans lesquelles se forment les comportements de déplacement des citoyens. Cette mesure envoie tout d'abord un signal de prix d'usage associé à la consommation de ressources spatiales, temporelles et environnementales, signal qui n'existait pas auparavant.

Dans le cadre de la ville de Yaoundé, le Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine a eu recours tout récemment à l'une des formes de péage urbain à savoir le stationnement payant. En effet, constatant le stationnement abusif le long des voies de circulation et l'encombrement des trottoirs du centre urbain, le Délégué du gouvernement a signé un arrêté portant institution des parkings payants dans la ville de Yaoundé. C'est donc à partir d'une telle initiative que le besoin d'une étude à long terme des impacts potentiels de mesures de péage sur la mobilité urbaine se fait sentir. Dès lors, une question nous semble légitime : en quoi le péage influence-t-il la mobilité à Yaoundé ? Mieux, quels sont les effets du péage sur la mobilité dans la ville de Yaoundé ? La réponse à une telle préoccupation s'avère capitale car, elle fait renaître le débat ancien et nouveau du rôle des politiques de transport sur la mobilité urbaine.

Le présent travail a pour objectif de montrer que le péage peut permettre une certaine maîtrise de l'usage des automobiles dans la ville de Yaoundé. Il reposera sur deux parties essentielles :

- Dans une première partie, il s'agira de porter une attention particulière sur le cadre théorique de la tarification de la mobilité. Cette partie sera composée de deux chapitres. Le premier chapitre parlera des objectifs de la tarification de la mobilité et le second chapitre s'attardera sur les modèles de tarification des infrastructures et les pratiques de péage urbain.

- Dans la deuxième partie, il sera question de se pencher sur les effets du péage sur la mobilité urbaine à Yaoundé. Cette partie aura également deux chapitres. Le système de mobilité dans la ville de Yaoundé fera l'objet du premier chapitre. Le deuxième chapitre quant à lui reposera sur le système de péage dans la ville de Yaoundé et ses conséquences anticipées sur la mobilité.

PREMIERE PARTIE

LE CADRE THEORIQUE DE LA TARIFICATION DE LA MOBILITE

L'organisation du système de déplacements et son financement occupent aujourd'hui une place centrale à l'échelle locale comme aux niveaux national et mondial. Dans cette perspective, les missions de la puissance publique se sont longtemps focalisées sur le développement de nouvelles infrastructures, principalement routières, pour faire face à l'accroissement du trafic. En écho à la rigueur confirmée de la demande de mobilité, les politiques publiques avaient comme ardente obligation de promouvoir une offre bien dimensionnée. Si cette exigence subsiste, elle n'est pour autant plus la seule à prendre en compte. En matière de mobilité urbaine, le simple prolongement des tendances conduit en effet à des changements de degré qui débouchent potentiellement sur des changements de nature. En outre, face à l'idée de tarifier l'usage des infrastructures, d'autres verrous apparaissent, principalement la question de l'accès gratuit à la voirie qui se révèle très difficile à remettre en cause. Il semble pourtant que cette question de la tarification doit être posée puisque dans le domaine de l'environnement, outre l'occupation de l'espace, les nuisances sonores et les effets de coupure, se pose de façon cruciale la question des émissions de polluants et gaz à effet de serre.

A ces défis urbains, financiers, environnementaux mais aussi (et peut-être surtout) sociaux et politiques, l'économiste répond depuis longtemps par des solutions qui lui semblent simples et évidentes. Les coûts externes de la circulation automobile étant dus à la quasi-absence de tarification, c'est cette dernière qu'il faut repenser. Dans cette optique, notre cadre théorique se compose de deux chapitres essentiels. Dans un premier temps, nous parlerons des objectifs de la tarification de la mobilité. Par la suite, nous nous pencherons sur les modèles de tarification des infrastructures et les pratiques de péage urbain.

CHAPITRE I

LES OBJECTIFS DE LA TARIFICATION DE LA MOBILITE

La tarification des déplacements motorisés en zone urbaine se heurte à des questions délicates d'acceptabilité. Face à cette tarification à la fois nécessaire et impossible, l'économiste ne doit pas abdiquer. Les problèmes d'acceptabilité résultent en partie d'un simple comportement opportuniste des usagers, qui préfèrent conserver l'avantage de la gratuité. Cette dernière entraînant des pertes de surplus considérables, il faut rappeler la légitimité de la réflexion économique sur la tarification de la congestion. Nous la présenterons dans une première partie.

Toutefois, il faut noter que l'amélioration de la circulation urbaine n'est pas le seul objectif que vise la tarification. Il peut également s'agir d'encourager le transfert modal. Il semble donc nécessaire de préciser le projet urbain qui accompagne le système tarifaire, et de s'assurer de sa cohérence. La deuxième partie se penchera sur ces questions.

SECTION I : CONGESTION ET FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES : **LA TARIFICATION AU SERVICE DE LA FLUIDITE**

Lorsqu'en 1930, Arthur Cecil PIGOU présente son exemple d'internalisation des coûts de congestion par la mise en place d'une taxe, son principal objectif est d'obtenir le maximum de fluidité en répartissant de façon optimale le trafic sur deux itinéraires concurrents. Cette démarche revenait à rapprocher explicitement l'ingénieur et l'économiste, ce que feront plus précisément encore ses successeurs en se fondant sur les enseignements de la courbe débit - vitesse. A partir de cette base technique, les économistes ont ensuite développé leurs propres problématiques en insistant sur la relation entre tarification et financement des infrastructures via une certaine dose de péréquation entre les utilisateurs.

1 - La courbe débit - vitesse et les acquis de l'ingénierie de trafic

Le modèle statique « standard » de congestion est relativement simple dans sa construction. On considère une infrastructure de capacité constante avec une seule entrée et une seule sortie. « Le diagramme fondamental » issu des données de l'ingénierie de trafic décrit comment la vitesse V (en kilomètre/heure) diminue lorsque la densité D (mesurée en nombre de véhicules par mètre de chaussée) augmente. On suppose que la vitesse maximum V^{\max} est atteinte pour une densité positive (ce qui explique la partie plate au début de la courbe), et que la densité maximum D^{\max} correspond à une vitesse nulle (le flux des véhicules devient un « stock » de véhicules). Par analogie, avec la théorie de la dynamique des fluides, le débit ou flux des véhicules F (mesurée en nombre de véhicules par seconde) correspond au produit de D et de V . Dans ces conditions, il existe un débit maximum F^{\max} correspondant à une certaine combinaison de vitesse et de densité, notées $V^{\#}$ et $D^{\#}$.²

On peut déduire de cette courbe densité – vitesse une courbe débit – vitesse dont le profil est caractéristique : à chaque vitesse correspondent deux débits possibles, l'un en régime laminaire, lorsque le débit et la vitesse sont positivement corrélés (ce qui suppose que la densité soit inférieure à $D^{\#}$), et l'autre en régime forcé lorsqu'ils sont négativement corrélés (ce qui suppose que la densité soit supérieure à $D^{\#}$). On peut également en déduire une courbe densité - débit : sur la première partie de la courbe la densité augmente et au-delà de F^{\max} une augmentation de la densité se traduit par une réduction du débit.

La Figure 1 reproduit ces trois courbes et montre les correspondances entre ces trois grandeurs. Si on fait l'hypothèse que seuls les coûts du temps déterminent le coût de déplacement des usagers, et sachant que le temps de déplacement évolue comme l'inverse de la vitesse, on peut dériver de la courbe débit-vitesse une courbe de coût moyen de déplacement pour une distance et une valeur du temps données. On obtient ainsi la courbe coût moyen-débit à la base des modèles statiques (Figure 2).

² Pour donner un ordre de grandeur, le débit maximum pour une voie rapide urbaine est de 1800 véhicules par heure et par voie, à 55 km /h (HAU, 1998)

Figure 1 : De la relation densité-vitesse à la courbe débit-vitesse

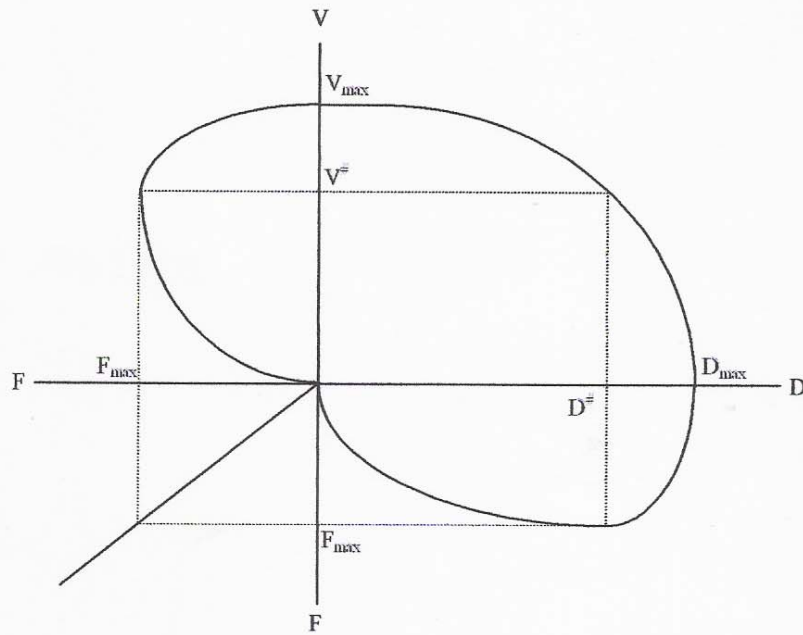
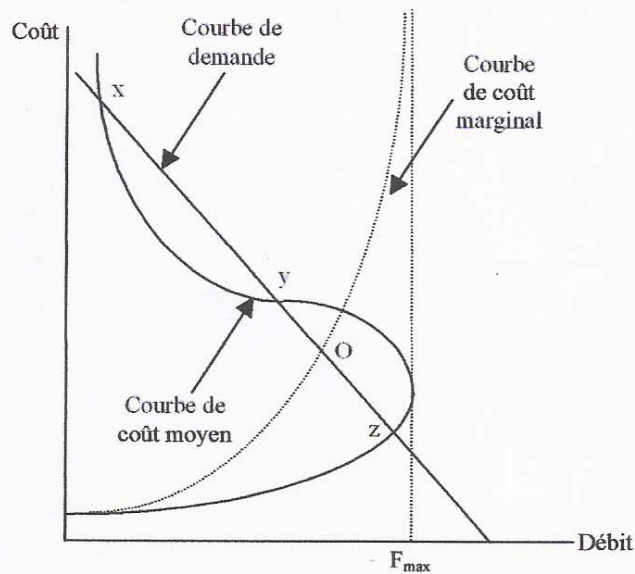


Figure 2 : La courbe débit-vitesse revue par les économistes



Source : Péage urbain et villes soutenables : Figures de la tarification et Avatars de la raison économique, Yves Crozet, Grégoire Marlot

Le débit maximum F^{\max} suppose un certain niveau de congestion. La pente de la courbe de coût moyen dans la partie basse de la courbe est due au fait que si l'accroissement du nombre d'automobilistes entraîne bien une diminution de la vitesse (croissance du coût moyen), le débit augmente lui aussi. Au-delà de la capacité maximale, un accroissement du nombre de véhicules en circulation entraîne une baisse de la vitesse et une réduction du débit. Au fur et à mesure que l'on s'approche de la densité maximale, le débit et la vitesse deviennent proches de zéro, et les coûts s'accroissent de façon exponentielle.

La différence entre la courbe de coût moyen et la courbe de coût marginal représente le coût marginal externe de congestion, c'est-à-dire la part des coûts de congestion imposée par un usager aux autres automobilistes. L'utilisateur choisi d'utiliser l'infrastructure en fonction de son coût moyen de déplacement, ce qui aboutit à une « surconsommation » dans la mesure où les coûts supportés par l'utilisateur ne représentent pas l'ensemble des coûts qu'il génère. Dans ces conditions, le prix optimal correspond à la différence entre ces deux grandeurs.

2 – Tarification et financement des infrastructures

Le tarif optimal de court terme correspond à la différence entre le coût marginal et le coût moyen de l'utilisateur. L'analyse diagrammatique montre très clairement que les usagers sont perdants à la mise en place d'un péage (Figure 3).

A l'équilibre, en l'absence de péage, le trafic est au niveau F_0 et les usagers supportent un coût moyen C_0 . Le tarif optimal correspond à la distance O_w , et détermine un niveau de trafic F^* inférieur à F_0 . Un certain nombre d'utilisateurs sont donc évincés et subissent une perte variable en fonction du coût de développement avec la meilleure alternative (autres routes, transport collectif, etc.). Les usagers restants sont également perdants dans la mesure où ils acquittent un péage O_w , alors que les gains de temps permis par cette tarification sont inférieurs (distance O_v).

En l'absence de redistribution, le péage est clairement défavorable aux usagers et la puissance publique semble en être le principal bénéficiaire si l'on relâche l'hypothèse d'homogénéité des usagers, c'est à dire si l'on introduit l'idée que les usagers ont des valeurs du temps différentes, alors la tarification optimale au coût marginal social peut favoriser les

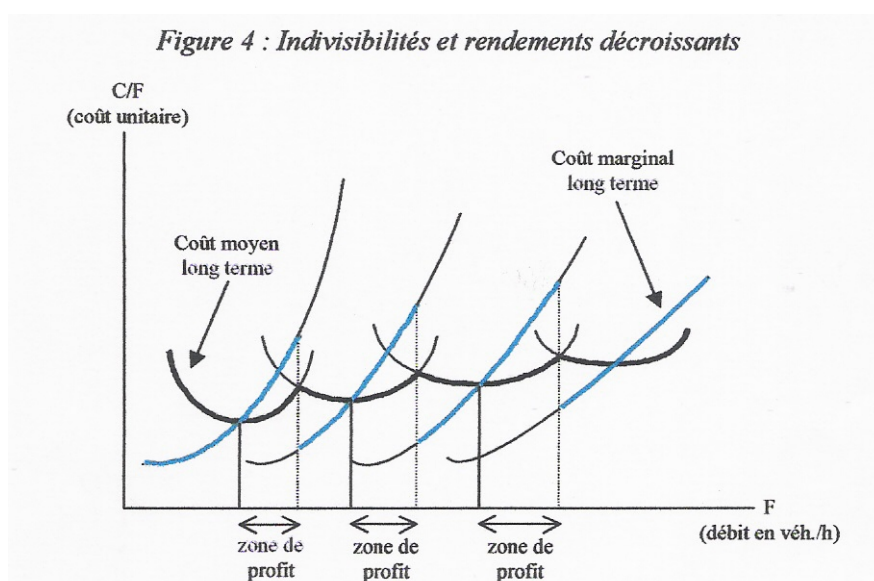
permettraient de couvrir l'ensemble des coûts de construction, de maintenance et d'amortissement de l'infrastructure, si la production de la route, sa maintenance et son usage se faisaient en régime de rendements constants. La tarification est optimale dans la mesure où à court terme elle minimise le coût total de déplacement, et à long terme l'exploitation de la route ne génère pas de profits ni de pertes. On retrouve ici clairement, sous une autre formulation, les théorèmes énoncés par KOLM (1968).

3 - Tarification et péréquation

Si l'on considère maintenant un réseau d'infrastructures dans son ensemble, les rendements d'échelle dans la construction des infrastructures sont décroissants, notamment en raison de la géométrie d'un réseau routier, car le nombre d'intersections, de tunnels, de ponts, nécessaires pour connecter les infrastructures entre elles croît plus vite que la capacité totale du réseau (HAU, 1998). L'accroissement du nombre d'intersections entraîne de plus une augmentation des temps de déplacement, car chaque intersection se comporte comme un goulot d'étranglement qui limite la capacité de l'infrastructure. Dans ces conditions, la tarification de la congestion peut générer des profits substantiels, qui ne doivent en aucun cas être pris comme l'indication de la nécessité de réaliser de nouveaux investissements. La route occupe un espace urbain qui aurait pu, s'il avait été utilisé autrement rapporter financièrement. Autrement dit, le fait que l'opérateur du réseau retire un profit substantiel d'une tarification au coût marginal ne signifie pas nécessairement qu'il faille investir. Ce profit doit être comparé à ce que serait la rente foncière de l'espace occupé par la route. Investir en fonction des profits issus d'une tarification au coût marginal de court terme aboutirait ainsi à un surinvestissement routier, et les analyses coûts - avantages des projets routiers doivent intégrer la valeur de cette rente foncière.

Comme le souligne HAU (1998), la combinaison des indivisibilités et des rendements croissants ne pose pas forcément des problèmes incommensurables à l'opérateur, même si elle complique le calcul du tarif optimal. Ainsi, dans le cas d'une route de campagne qui présente à la fois des indivisibilités fortes et des rendements croissants, il y a des périodes pendant lesquelles l'opérateur réalise des profits (si l'on suppose que la demande augmente sur le long terme), parce que la courbe de coût marginal de long terme (composée de segments successifs de courbes de coût marginal de coût terme) n'est pas constamment décroissante, mais adopte un profil en dents de scie (en noir et en gras dans les

Figures 4 et 5). Si elle coupe la courbe de coût moyen de long terme, qui a elle aussi un profil en dents de scie en raison des indivisibilités³ (en gris et en gras dans les schémas) dans une zone où celle-ci est croissante, alors l'opérateur pourra réaliser des profits. L'existence de zones de coût moyen de long terme croissant sur une courbe de coût moyen de long terme globalement décroissante (rendements d'échelle croissants) dépend du degré d'indivisibilité des investissements de capacité. Par contre, si les rendements sont décroissants l'opérateur réalisera des profits quelque soit le degré d'indivisibilité de l'investissement.



Source : *Péage urbain et villes soutenables : Figures de la Tarification et Avatars de la raison économique*, Yves Crozet et Grégoire Marlot

³ Mais de façon évidemment moins marquée, car elle est composée de segments successifs de courbes de coût moyen de court terme.

Comme le montrent les Figures 4 et 5, une tarification au coût marginal de court terme est susceptible, même si l'infrastructure présente des indivisibilités marquées et est construite avec des rendements croissants (cas des routes en rase campagne), de générer temporairement des profits, alors qu'à long terme elle ne permet de couvrir la totalité des coûts. Au contraire les routes construites dans des zones à forte densité de population donc en régime de rendement décroissant, sont profitables à long terme, même si à court terme la tarification au coût marginal aboutit périodiquement à des pertes.

SECTION 2 : CONGESTION ET PARTAGE MODAL : LA TARIFICATION DES DEPLACEMENTS AU SERVICE D'UN PROJET URBAIN

Les développements précédents soulignent la robustesse des raisonnements économiques et la raison pour laquelle, même si leur percolation est lente dans la pratique, ils sont systématiquement mobilisés pour fonder des politiques en la matière. Lorsqu'il s'agit des zones urbaines, où la congestion est forte et où la tarification bénéficie ainsi d'un surcroît de légitimité, ces politiques semblent encore plus difficiles à mettre en place que sur les parcours interurbains. La preuve en est qu'il existe aujourd'hui de nombreuses autoroutes interurbaines payantes, mais fort peu d'exemples de tarification des voiries urbaines. Pour comprendre cette situation, et la façon dont elle pourrait évoluer, il faut se pencher sur les acquis de la tarification de la congestion d'une part et d'autre part mettre en évidence le lien qui existe entre la tarification et le projet urbain.

1 – Tarification : les acquis de la raison économique

La gratuité de l'accès aux infrastructures routières n'est pas du point de vue économique dénuée de fondement. En première approche en effet, elles peuvent être considérées comme un bien collectif caractérisé par une certaine forme d'indivisibilité d'usage (non exclusivité et non rivalité) à laquelle viennent s'ajouter des effets externes positifs pour la collectivité sous forme de moindre coût de la mobilité. Ainsi, la tarification systématique de la route coûterait cher à organiser (coût de collecte des péages et de contrôle des utilisateurs) et surtout elle pourrait conduire à une baisse préjudiciable de la demande. Il ne faut pas chercher ailleurs l'explication du fait que les voiries routières sont dans la plupart des pays très largement libres d'accès. Ainsi que l'a expliqué depuis longtemps Jules DUPUIT (1849), l'utilité sociale du réseau routier mesurée ici par le surplus du

consommateur, est maximisée en cas de gratuité. Le financement de ces biens publics gratuits est alors assuré par un impôt ; le plus général possible (du type TVA ou impôt sur le Revenu) afin de minimiser le prélèvement par tête. Ainsi, la première forme de tarification des infrastructures n'en n'est pas exactement une puisqu'elle consiste à associer gratuité et fiscalité⁴. Nous souhaitons souligner ce point : le recours à une logique de taxation n'est pas forcément plus anti-économique qu'un système plus explicite de tarification.

Pour justifier la substitution de prix à un système de taxes, nous pouvons encore nous tourner vers Jules DUPUIT, connu également pour avoir formulé l'idée d'une tarification spécifique des infrastructures de transport consistant à tenir compte des capacités contributives. Dans l'ensemble des infrastructures routières, il faut en effet distinguer celles qui existent depuis longtemps, et celles qui n'existent pas encore, ou qu'il faut financer alors même que les usagers sont relativement repérables. Il en va ainsi d'un pont ou d'un tunnel, ouvrage d'art destiné à répondre à un besoin précis et localisé d'amélioration des conditions de circulation. Jules DUPUIT démontre qu'un financement par l'utilisateur est possible (péage) et plus rémunérateur si le tarif tient compte des capacités contributives des utilisateurs, c'est-à-dire si l'on pratique une certaine discrimination.⁵

La tarification de la congestion est une forme de discrimination qui consiste non pas à modifier le tarif en fonction du type d'utilisateur mais à différencier les tarifs dans le temps en fonction du degré de congestion de l'infrastructure. Celui qui est prêt à payer plus pour circuler mieux en heure de pointe retire une plus grande utilité que celui qui préfère moins et décaler son déplacement dans le temps, en heure creuse. Ainsi, avec la différenciation temporelle des prix, la collectivité fait coup double :

- d'une part elle optimise l'usage de l'infrastructure en tenant compte de l'utilité différentielle des usagers. Le signal prix est pleinement dans son rôle ; indiquer les raretés relatives et opérer une sélection entre les demandeurs ;
- d'autre part, elle dégage des ressources financières permettant de couvrir les coûts des infrastructures.

⁴ Le chapitre II donnera plus de détails sur le raisonnement de Jules DUPUIT dans le cadre de la présentation des modèles tarifaires.

⁵ Dans un exemple célèbre, il propose par exemple de faire payer plus cher l'usage d'un pont à ceux qui portent habits et chapeaux, et moins cher à ceux qui portent une casquette ! La transposition de ce repérage des capacités contributives par l'apparence consisterait aujourd'hui, par exemple, à faire payer plus les voitures de grosse cylindrée.

Une tarification différenciée en fonction des degrés de congestion de la voirie peut donc contribuer à la fois à l'orientation de la demande, en sélectionnant les usagers à forte valeur ajoutée, et à l'orientation de l'offre, en donnant la priorité à la construction des infrastructures. Une telle tarification assure la couverture des coûts et répond aux trois objectifs dont se fixe généralement la tarification des services publics (couverture des coûts, orientation de la demande et redistribution).

En se limitant aux formes déjà existantes, directes ou indirectes de tarification de l'usage de la route, quatre apparaissent :

- Les taxes forfaitaires lors de l'achat d'un véhicule (carte crise) ou nécessaires à son usage (vignette)
- Les taxes variables plus ou moins proportionnelles aux distances lieux et en espace parcourue dans la mesure où elles sont prélevées sur carburant. Même si elle n'a pas été établie dans ce but, la TIPP se présente comme une façon d'internaliser des coûts externes⁶ comme l'insécurité publique la pollution ou le bruit. Internaliser signifie ici que les fonds recueillis servent d'une façon ou d'une autre à couvrir à l'échelon national, le coût des dommages résiduels des nuisances ;
- Les péages destinés à financer une nouvelle infrastructure, qu'il s'agisse d'une autoroute, d'un pont, d'un tunnel ou d'un parking ;
- Les péages couvrant un certain type d'usage de la voirie en un instant donné.

Dans cet ensemble disparate figurent bien sûr les redevances pour le stationnement sur la voie publique mais aussi les péages de zone instaurés dans certaines villes norvégiennes et, cas encore plus rare, les péages de congestion.

Il est important de souligner que la quatrième catégorie se distingue nettement des précédentes car elle ne se limite pas uniquement à couvrir un coût. Elle renvoie, au contraire à une ambition plus forte de la tarification : réguler la demande et, éventuellement, trouver des ressources financières pour d'autres besoins de la collectivité (par exemple les transports

⁶ On ne doit pas oublier que dans le total des taxes sur les carburants, il existe aussi un impôt rareté sur l'énergie non renouvelable qui correspond peu ou prou à la différence entre la TIPP sur les carburants et la taxe prélevée par exemple sur le fioul domestique. Il est donc faux de considérer que toute la TIPP est destinée à couvrir les coûts externes de l'usage de la route. Une part importante sert à couvrir les coûts spécifiques de la rareté énergétique

publics). Le signal prix ne répond pas à la simple volonté d'imputer aux usagers les coûts qu'ils engendrent. Au-delà de sa dimension comptable, le prix constitue une incitation multiforme qui vise à assurer la fluidité de la circulation, mais aussi à financer de nouvelles voiries et, éventuellement, à abonder le budget des collectivités publiques.

2 – Projet urbain et Tarification des déplacements

Lorsque l'on raisonne à l'échelle d'un ensemble urbain, et non pas simplement sur un axe routier particulier, il devient très difficile de conjuguer les objectifs de fluidité accrue, de financement d'infrastructures et de transfert financier et modal. La pression de la demande de circulation automobile conduit à un accroissement global du trafic. Sauf à surdimensionner systématiquement le réseau ou à imposer des tarifs socialement et politiquement insoutenables, il est vain de se donner un objectif vague et général de fluidité. Ce que nous enseignent les politiques urbaines récentes est au contraire la nécessité d'une approche différenciée du réseau. Si, sur certains axes, par exemple un boulevard périphérique, il est opportun de maintenir une certaine vitesse, il n'en va pas de même pour le centre ville et pour les voies y conduisant. Dans le premier cas, il peut même être nécessaire d'envisager la mise en place des nouvelles infrastructures. Dans le second au contraire, c'est plutôt un abaissement des vitesses que visent aujourd'hui les élus, pour des raisons de sécurité mais aussi, et surtout de requalification urbaine. Même si le raisonnement peut paraître paradoxal, l'objectif étant de limiter le trafic, le moyen retenu, est plutôt la réduction des espaces viaires. L'expérience montre que cela provoque une évaporation de trafic qui, sans dégrader fortement la vitesse, redonne au centre ville sa fonction commerciale, résidentielle et culturelle.

Ce type de raisonnement laisse peu de place à une tarification de la congestion puisque cette dernière est, localement, sciemment organisée. Il ne signifie pas pour autant l'abandon du signal prix, il invite au contraire à une tarification des déplacements fondée sur une autre logique. Les déplacements doivent pouvoir se faire sans perte de temps excessive. Pour cela, il sera nécessaire de développer les transports collectifs ou d'offrir dans certaines zones de nouvelles infrastructures routières. Pour réaliser tout cela, des fonds sont nécessaires et il est légitime que les automobilistes y participent au-delà de ce qu'ils paient déjà sous forme de TIPP ou de taxes forfaitaires.

L'idée de péage d'infrastructures doit être abandonnée car elle ne répond pas à la nécessité d'une approche globale de la tarification, à l'échelle de l'agglomération. Il en va de même de l'idée de péage de réseau, qui consisterait à rendre payants un certain nombre d'axes routiers majeurs de l'agglomération, censés garantir à leurs utilisateurs une haute qualité de service en termes de vitesse. Dans cette perspective, il est clair que le trafic qui peut éviter le centre ville doit le faire. Les itinéraires périphériques ne doivent donc pas être pénalisés. Cela interdit toute idée de tarification à la distance et milite au contraire pour un péage de zone. Toute personne entrant avec un véhicule motorisé dans une zone déterminée de la ville (le centre) doit payer une somme forfaitaire. Ce péage de zone, dont le stationnement payant sur voirie constitue une première étape, conserve les vertus du signal prix pour les automobilistes et pour les autorités urbaines.

En définitive, la tarification de la mobilité en zone urbaine apparaît comme un outil essentiel de la politique des transports urbains. Outre son objectif de fluidité de la circulation, elle participe au développement urbain en ce sens qu'elle assure une meilleure répartition du trafic urbain, fournit des recettes pour financer d'éventuelles infrastructures, et si ces dernières sont limitées, elle peut également aider au financement des transports collectifs.

CHAPITRE II

MODELES ET PRATIQUES DE PEAGE URBAIN

La théorie économique prévoit plusieurs modèles en matière de tarification de l'utilisation des infrastructures. Ces modèles varient en fonction des principes de la tarification. Dans la première section, il s'agira pour nous de présenter ces différents modèles. Dans le cas du péage de congestion, on se réfère très souvent au modèle de Jules DUPUIT (1849). En revanche, s'il s'agit d'une tarification de la congestion couvrant les coûts marginaux sociaux, la théorie économique a prévu un éventail théorique sur la tarification au coût marginal social qui sert de référence. Dans la seconde section, nous nous pencherons sur les pratiques de péage urbain. Il sera question à ce niveau de faire un rappel historique avant de jeter un regard attentif sur les pratiques de péage urbain proprement dit.

SECTION 1 : LES MODELES DE TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES

Sans être exhaustif, nous présenterons successivement, la tarification au péage économique, la tarification au coût marginal social, la tarification au coût de développement et au coût économique complet et enfin la tarification à l'équilibre budgétaire.

1- La tarification au péage économique

La logique des usagers des services publics est celle du passager clandestin.⁷ Concrètement, cela signifie une faible disposition à payer et donc une préférence pour la gratuité. Faut-il pour autant que les administrations se défendent de vendre leurs services ? La réponse à cette question n'est pas simple puisqu'elle dépend des circonstances et du type de service public. S'agissant d'une route, la tarification au péage économique impose à l'utilisateur un tarif composé de deux parties : un péage de coût et un péage économique pur.

⁷ Analyse économique de l'Etat et évaluation des politiques publiques (cours, DESS économie des transports)

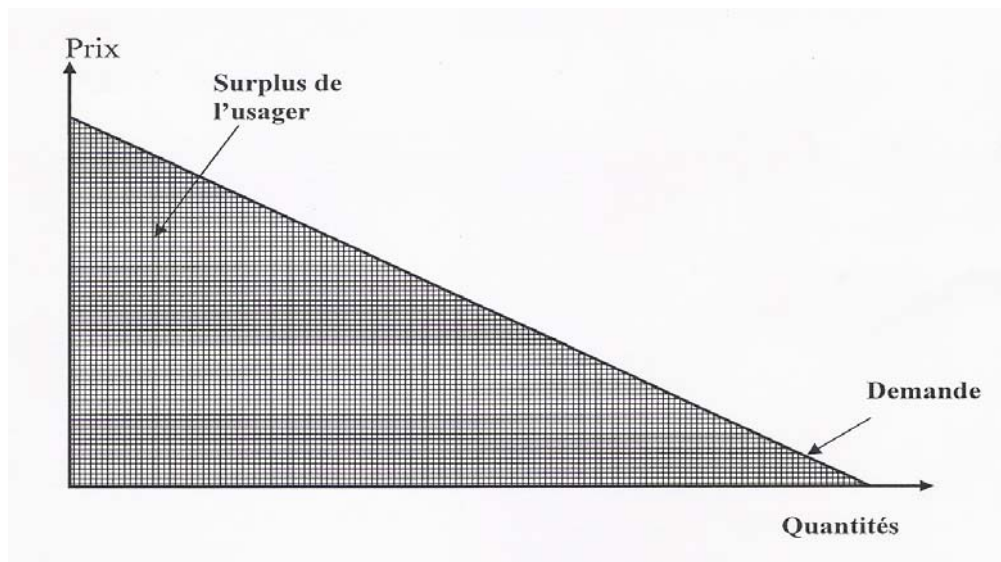
1-1 péage de coût

Dans ce cas précis, il est question du coût marginal d'utilisation de l'infrastructure à court terme (supplément de coût du fait de l'usage de l'infrastructure).

1-2 Le péage de congestion (péage économique pur)

L'analyse du péage économique pur est l'œuvre du Jules DUPUIT (1849). Elle s'appuie tout d'abord sur la notion du surplus du consommateur et s'efforce à partir de là de donner un contenu précis de la notion d'intérêt général.

Figure 6 : Gratuité et offre non limitée : Surplus du consommateur et intérêt général

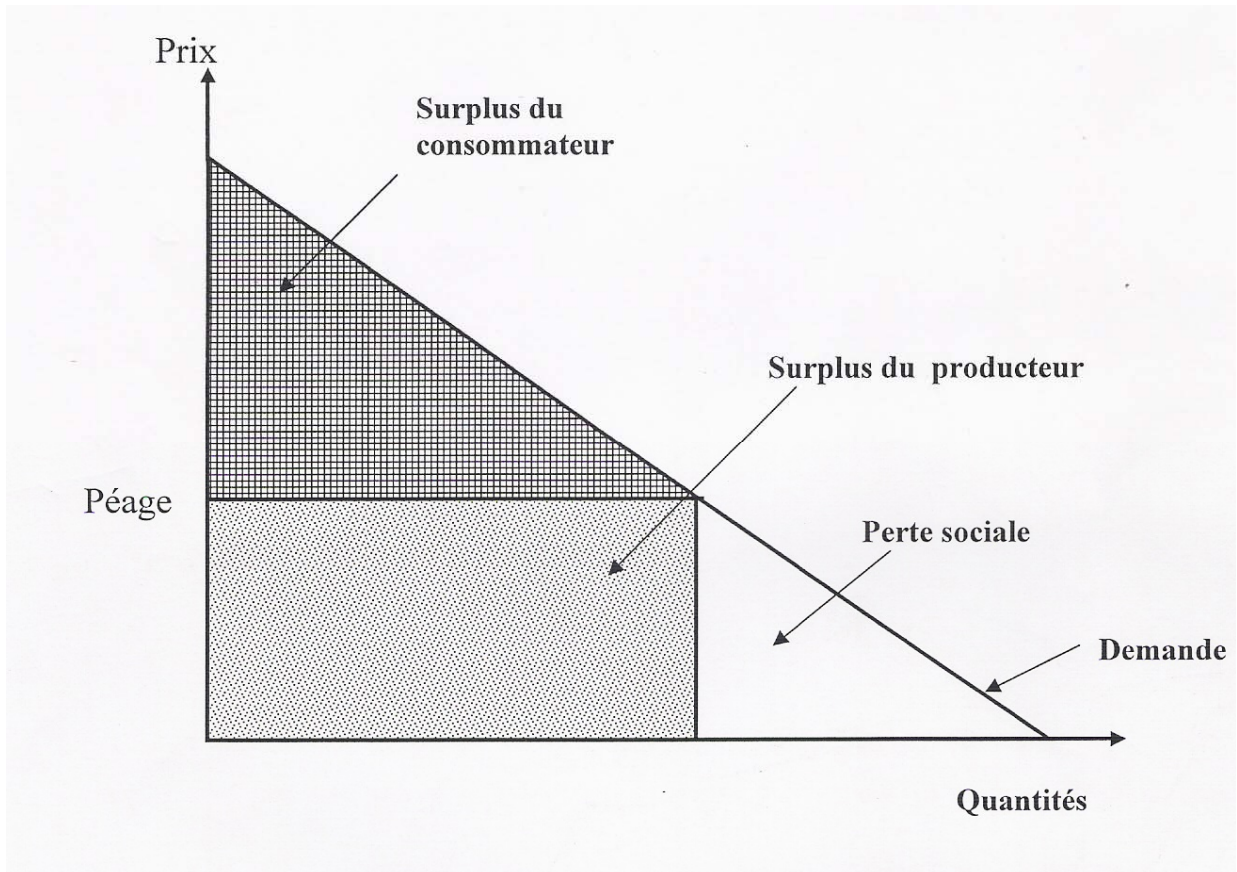


Source : Yves Crozet, Analyse Economique de l'Etat

Comme on peut le voir ci-dessus, le raisonnement de cet auteur se fonde sur les dispositions à payer des usagers potentiels qui permettent de construire une courbe de demande. Si un service public est gratuit, et que toute le monde est satisfait, alors le surplus du consommateur est au maximum. Il correspond à la surface hachurée. C'est ainsi que ce dernier définit l'intérêt général, voilà pourquoi dans son esprit les services publics doivent être gratuits. On pourrait résumer sa position en indiquant qu'une infrastructure, lorsqu'elle existe supprime la contrainte de rareté ce qui est une autre façon de présenter la notion d'indivisibilité. Chacun peut emprunter un pont ou une route, sans réduire la satisfaction des autres.

Dans cette perspective, si on impose une tarification lorsque l'offre est illimitée, cela entraîne un déficit pour l'intérêt général comme nous allons le voir dans le graphique qui suit :

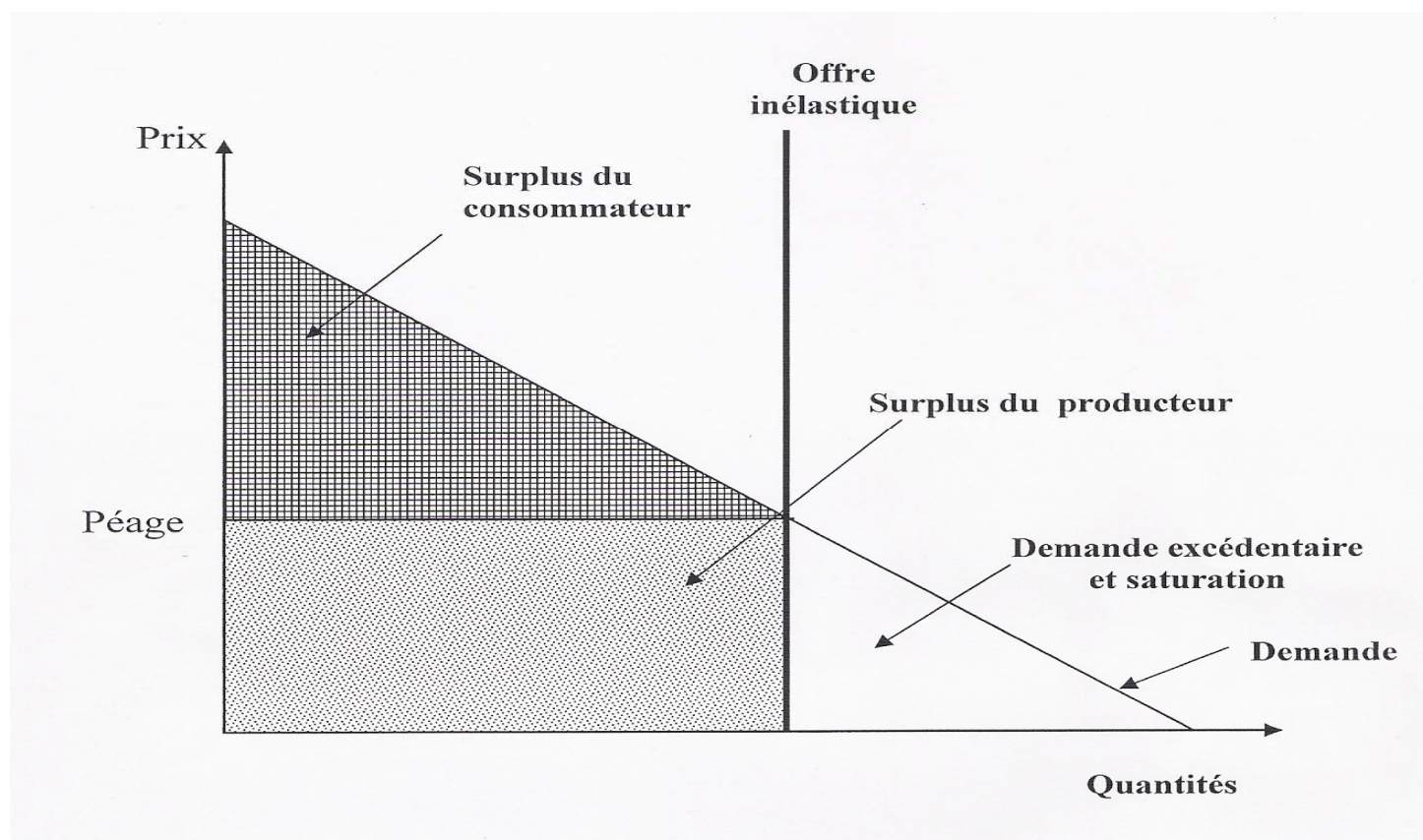
Figure7 : péage et offre non limitée : déficit pour l'intérêt général



Source : Yves Crozet, Analyse Economique de l'Etat

Toutefois, le raisonnement ne vaut que lorsqu'il n'y a pas saturation. Dans le cas contraire, lorsqu'on a affaire à une saturation de l'offre entraînant des externalités (congestion ou encombrement) l'auteur préconise alors la mise en place d'un péage de congestion ou péage pur. Il s'agit purement et simplement d'une technique de dissuasion afin de proportionner la demande à une offre saturée. L'illustration graphique nous est donné ainsi qui suit :

Figure 8 : Péage et offre limitée : péage et partage de surplus



Source : Yves Crozet, Analyse Economique de l'Etat

Lorsque l'offre est incapable de satisfaire toute la demande, on se trouve en situation de rareté. Il faut donc opérer une sélection parmi les demandeurs et en bonne logique économique, c'est le prix qui sera chargé de cette fonction. Pour éviter la saturation et les effets négatifs qu'elle engendre pour tous les usagers (dégradation de la qualité de service, perte de temps, fatigue, perte de gain...), le péage de congestion ou péage pur va simplement chercher à éliminer la demande excédentaire. Il ne sera pas établi en fonction des coûts de fonctionnement ou les dépenses d'investissement, mais de façon à positionner la demande au niveau de l'offre.

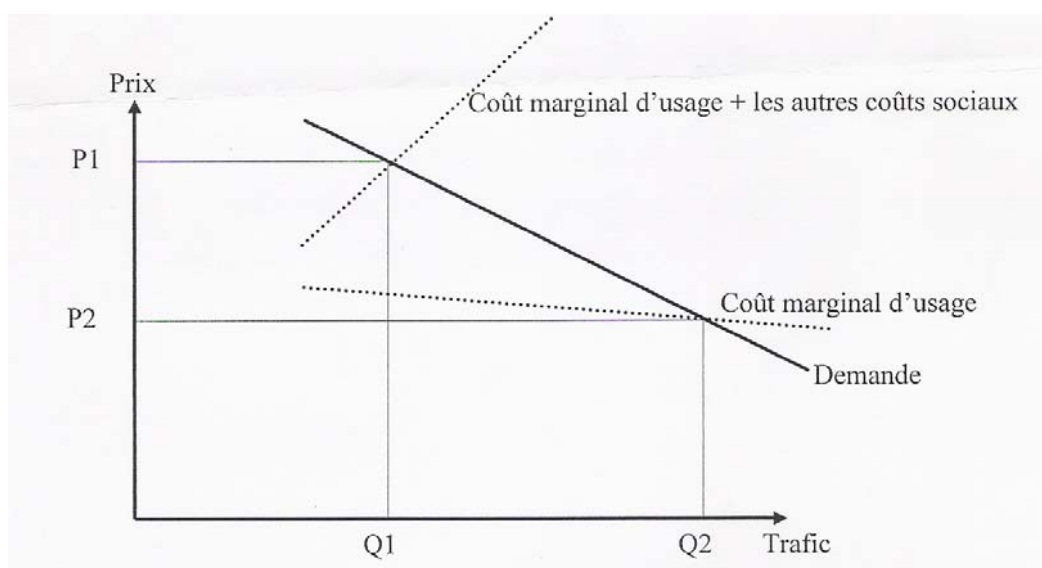
2 - La tarification au coût marginal social

Le principal objectif des systèmes de redevances d'usage des routes est de faire payer à chaque usager le coût marginal social qu'il impose au service collectif. De ce fait, l'efficacité de l'usage de la route sera assurée car seuls se déplaceront les usagers qui accordent à leur déplacement une utilité au moins égale à leurs propres coûts augmentés des

coûts qu'ils imposent aux autres. Ainsi, tous les coûts propres à chaque usager doivent lui être imputés. Ce péage a trois parties :

- Le coût marginal d'usage (péage de coût)
- Les coûts sociaux internes aux groupes d'utilisateurs (perte de temps, de gain, du fait de la congestion, insécurité ...)
- Les coûts sociaux externes aux groupes d'utilisateurs (bruit, pollution...).

Figure 9 : la tarification au coût marginal social



Source : Yves Crozet, Analyse Economique de l'Etat

La tarification au coût marginal social apparaît alors comme un mode d'internalisation. En effet, sous la pression des considérations écologiques et sociales, on tient compte des externalités négatives.

3 - La tarification au coût de développement et au coût économique complet

3-1 La tarification au coût de développement

C'est une tarification qui vise à déterminer le prix sur la base du coût à long terme. Elle se traduit par une prise en charge des dépenses par les usagers (prise en charge des dépenses d'investissements, de maintenance...). Le coût de développement peut être calculé de plusieurs manières en fonction de la variance choisie.

3-2 La tarification au coût économique complet

C'est une tarification qui obéit aux principes de l'économie d'entreprise. Le tarif est calculé sur la base de l'ensemble des coûts de capital (valeur de récupération des infrastructures, coût de remplacement, dépenses annuelles de gestion, d'entretien et d'exploitation.)

Mathématiquement, on a:

$$\alpha = \frac{(A-R)^i (1+i)^n}{(1+i)^n - 1} + Ri$$

α est l'annuité

i est le taux de rendement moyen des emprunts

n est la durée de vie de l'infrastructure

A est la valeur annuelle de remplacement de l'infrastructure

R est la valeur de récupération de l'infrastructure

4 - La tarification à l'équilibre budgétaire

On parlera de tarification à l'équilibre budgétaire si les recettes doivent couvrir l'ensemble des dépenses engagées pour la construction et l'entretien des infrastructures, ou pour la mise à disposition du service. Deux options sont possibles :

- L'équilibre budgétaire avec emprunt (imputation des charges d'investissement sur plusieurs périodes selon les modalités d'amortissement et d'investissement)
- L'équilibre budgétaire sans emprunt (imputation de la totalité des charges d'investissement pour la période). Dans ce dernier cas, la tarification se traduit par une baisse du trafic et l'abandon de l'exploitation.

Après cette présentation sommaire des modèles de tarification des infrastructures, il est légitime de porter un regard attentif sur les pratiques de péage urbain.

SECTION 2 : LES PRATIQUES DE PEAGE URBAIN

La présente section commence par un rappel historique des pratiques tarifaires des infrastructures routières avant de présenter les différentes pratiques de péage urbain.

1- Rappel historique

L'histoire de la tarification des infrastructures dans toutes les parties du monde peut être clairement perçue à travers l'évolution des divers systèmes de transport, la progression des mouvements de personnes et marchandises et l'apparition des civilisations industrielles⁸.

L'origine des péages est relativement ancienne. Ce fut d'abord une sorte de « contribution indirecte » imposée par les autorités locales sur l'usage des routes construites par les comtés, les principautés ou les royaumes, bien avant l'invasion de l'automobile. Le péage s'est radicalement transformé pour rendre compte d'une façon plus ou moins rudimentaire des coûts de construction et d'exploitation de l'infrastructure. L'histoire des Etats-Unis comme celle de l'Europe abonde d'exemples de ce type. Il est certain que l'arrivée de l'automobile a ouvert de nouveaux horizons, mais elle a également entraîné de nouveaux défis liés au problème de financement dont l'acuité va croissant.

1-1 Le déclin féodal et le péage de transit

Au moment de la chute de l'Empire Romain, le réseau routier impérial avait atteint une longueur de quelques 140 000 Km. Le début du Moyen-Âge est marqué par une chute de la population, la concentration des activités autour de petits centres ou villages, la succession d'invasions barbares et l'éclatement des états féodaux. Ceci entraîne le déclin du système des voies romaines qui souffrait déjà de l'abandon et de l'absence d'entretien. Les dangers des voyages par terre favorisent le retour du transport maritime, avec l'émergence des républiques maritimes.

A la fin du XII^e et XIII^e siècles, en raison des croisades et pèlerinages vers la Terre Sainte, des mesures sont prises pour restaurer les routes et on remet en place un entretien rudimentaire. A la fin de la période médiévale, les Papes et Souverains, en particulier en France et en Allemagne font construire des ponts et des routes dans les territoires qu'ils contrôlent. Les évêques font appel aux habitants de leur diocèse garantissant des indulgences à ceux qui donnent leur temps et leur peine pour améliorer les routes ou qui subventionnent personnellement les travaux à réaliser. Avec l'arrivée de la Renaissance, une amélioration lente mais régulière se manifeste dans la construction des ponts. Mais pour ce qui est de la conception des routes en elle-même, la qualité du revêtement et des caractéristiques géométriques est plutôt moins bonne.

⁸ Péages routiers et rôles du secteur privé dans le développement des infrastructures routières (recherche en matière de routes et de transports routiers) OCDE, Paris 1987

Pendant toute cette période qui voit le début en Italie des premières banques, la construction des routes est financée par les états féodaux ou les royaumes, et les usagers se voient imposer des péages de « transit ».

1-2 Le développement de la circulation routière et des péages

La circulation routière continue à se développer du XV^e siècle au XVIII^e siècle, mais aucune amélioration significative n'intervient avant la Fondation, en France du corps des ponts et chaussées (1716) et de l'Ecole des Ponts et chaussées (1747), qui représentent la première organisation véritable d'ingénieurs routiers. Cet événement marque la naissance de la « troisième génération » de routes. Les études et expériences de l'école française très rapidement influencent la construction routière en Europe et aux Etats-Unis, surtout en ce qui concerne les techniques de revêtement. La révolution française est marquée par une brève pause suivie d'un extraordinaire développement d'influence sous l'ère napoléonienne et, au milieu du XIX^e siècle, pratiquement tous les pays adoptent des législations comparables en matière de routes en particulier pour la classification des routes et les problèmes de financement et d'entretien.

Ce problème avait déjà soulevé de l'intérêt en Inde au XVIII^e siècle et des routes à péage avaient été construites à partir de 1729 à la suite d'une série de « Turnpike, Road Acts ».⁹ Toutes les routes en direction du Nord et de l'Est de Dublin, ainsi que les routes circulaires étaient à péage.

1-3 Les premières expériences américaines

Le financement de la construction des routes suite à la guerre d'Indépendance constituait une entreprise délicate. Les autorités locales responsables de l'entretien des routes faisant appel au gouvernement des états pour leur fournir le soutien financier nécessaire. Ces gouvernements accablés par les dettes accumulées durant la guerre d'Indépendance, était incapable de satisfaire cette demande. Aussi, des compagnies privées furent instituées pour construire des routes et percevoir un péage en contrepartie de leur usage. La première de ces compagnies, patentée par la Virginie en 1785, réalisa une route à péage entre Alexandria sur le Potomac et les montagnes à l'ouest près de Berryville. Cependant, la première à être ainsi

⁹ A l'origine, "un turnpike" (péage) était la longue perche ou barre qui coupait la route du voyageur à chaque poste de péage. Après qu'il se soit acquitté du péage, la barre tournait ou se soulevait pour lui livrer passage. "Turnpike" finit par devenir synonyme de route de qualité, pavée de pierre.

réalisée sur une distance significative, qui se trouva être l'une des plus rentable au plan financier, allait de Philadelphie à Lancaster en Pennsylvanie.

Après 1800, la plupart des états adoptèrent le péage pour financer les routes, tout en conservant le vieux système de la corvée pour les aménagements locaux. En 1808, le Connecticut avait autorisé 50 compagnies de péage, qui avait réalisé 1240 km de routes. A New York, 67 compagnies, dont le capital dépassait \$ 5 millions furent instituées avant 1907 pour construire 4940 km de routes à péage et 21 compagnies furent autorisées à construire des ponts à péage. En 1928, la Pennsylvanie possédait 5000 km de routes à péage ayant coûté \$ 8 millions.

Beaucoup de routes à péage exploitées au XIX^{ème} siècle répondaient à des besoins locaux alors que la concurrence modale régnait sur le transport à longue distance des passagers et marchandises. Progressivement, les mouvements par chemin de fer et voie d'eau firent baisser la rentabilité des routes à péage. De plus, un certain nombre de compagnies avaient sous estimé le coût d'entretien et d'exploitation dans des zones où la demande était faible entraînant la faillite de plusieurs d'entre elles. Les correspondantes furent reprises par les autorités locales qui les entraînaient, finançant leurs activités par des taxes sur la propriété ou la fortune et par la corvée.

Le recours à des compagnies privées pour construire et exploiter les routes diminua dans la dernière partie du siècle. La construction de routes à péage en bois et leur échec technique et financier dans les années 1950 entoura de désillusions les routes à péage. Un mouvement en faveur des routes gratuites financées par les impôts locaux commença à se dessiner. Les tenants de la gratuité avançaient qu'outre les questions d'inconfort des péages et les avantages évidents à retirer de la gratuité des déplacements, il fallait absolument soulager du fardeau financier des péages les fermiers qui étaient les principaux utilisateurs des routes à péage. Au début du XX^{ème} siècle, le nombre de routes avait notablement diminué grâce à des acquisitions locales.

1-4 L'entre - deux guerres

Très peu de temps après la construction de la première autoroute italienne, l'Allemagne démarrait la construction de sa propre autoroute (1925). L'arrivée du régime national-socialiste se traduit par le lancement d'un ambitieux programme de 14 000 km, dont les visées sont à la fois économiques et stratégiques. En 1941, 3870 km d'autoroutes avaient été construites à travers le pays, en majorité avec des chaussées à deux voies et entièrement libres de tout péage.

En raison du nombre de véhicules empruntant les routes, les Etats-Unis ne restaient pas inactifs durant cette période. Les premières autoroutes urbaines du pays furent inaugurées en 1924 à Chicago et en 1936 à New York. Cependant, comme dans de nombreux autres pays, la crise de 1929 contribuera à ralentir l'investissement et cet effet se prolongea jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale.

A l'issue de la seconde guerre mondiale, des pays donnèrent la priorité à la restauration de leur économie et de leur réseau de communication notamment les systèmes routiers.

Des le début des années 50, l'expansion rapide de l'usage de la voiture individuelle ainsi que la prospérité économique générale posèrent pour les routes des problèmes de plus en plus graves et c'est dans ce contexte que furent établies les fondations des systèmes actuels de financement et de construction.

Ces rappels historiques peuvent aider à comprendre la transformation des systèmes de financement des routes au travers des siècles, selon les nécessités d'adapter les niveaux des péages routiers et les politiques financières d'une manière cohérente avec les traditions et circonstances nationales, politiques, économiques et historiques à chaque moment de l'histoire.

La section qui suit présentera quelques exemples de pratiques tarifaires. Dans le cadre européen, nous parlerons de deux cas exceptionnels : le péage urbain en Angleterre et en Norvège

2- Les pratiques de péage urbain

Dans le cadre des pratiques de péage urbain, sans être exhaustif, nous nous pencherons particulièrement sur les pratiques de péage urbain en Angleterre (le cas de Londres) et en Norvège (le cas d'Oslo).

2-1 Le péage urbain Londonien

Depuis le 17 février 2003, un péage urbain, est prélevé pour pouvoir entrer, circuler ou stationner dans une zone de près de 21 km² dans Londres. L'objectif de ce péage est de diminuer la congestion dont souffre le centre ville de la capitale, en incitant les conducteurs à préférer les transports publics à la route et en affectant les quelques 200 millions d'euros de recettes nettes du péage à leur amélioration. Il faut dire que cette mesure est conséquente à la stratégie initiée par le maire de Londres en juillet 2001¹⁰. Cette stratégie qui s'étend sur dix ans dans le domaine des transports, avait comme objectif principal de réduire la congestion dans les différents moyens de transport utilisés à Londres, que ce soit la route ou les transports publics.

2-1-1 Les caractéristiques du péage urbain londonien

Bien que le niveau du péage ne varie pas en fonction du volume du trafic, comme devrait l'être un véritable péage de congestion, deux sortes de modulations ont été retenues sur l'ensemble de celles qu'autorise la loi de 1999

- des modulations selon les journées, le péage n'étant pas perçu les week-ends et jours fériés.
- Des modulations selon l'heure, dans la mesure où le péage n'est pas perçu de 18 heures 30 à 7 heures. Ainsi il est obligatoire de s'acquitter d'un péage pour pénétrer, circuler ou stationner (hors parkings privés des résidents) aux jours et heures de pointe dans le centre ville de Londres. C'est-à-dire entre 7 heures et 18 heures 30, du lundi au vendredi, en dehors des jours fériés

Le péage ne se limite pas aux poids lourds mais concerne également les véhicules légers. Ainsi, mis à part les motocyclistes, tous les conducteurs de véhicules à moteur situés dans le centre ville de Londres ont l'obligation de s'acquitter d'un péage. Le péage est associé à un véhicule (ou à une plaque d'immatriculation) et non à une personne. Il n'est

¹⁰Péage urbain et équité, Stéphane SOUCHE, Cahiers scientifiques du Transport, N°43 / 2003.

donc pas transmissible : en conséquence, le péage payé à l'avance ne peut être transféré à un autre véhicule en cas de non utilisation.

Les résidents de la zone de péage peuvent bénéficier d'une remise de 90% sur le montant du péage, à condition qu'ils s'acquittent de leur péage dans le cadre d'un abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel. Certaines catégories de véhicules sont exemptées de péage : véhicules des handicapés, bus, taxis, ambulances, véhicules de la poste et véhicules propres (véhicules à énergie alternative). Les véhicules de commerce ne sont pas exonérés. Face aux critiques d'associations de commerçants travaillant dans la zone de péage et craignant d'importantes augmentations de leurs coûts, les autorités londoniennes répondent qu'elles ont tout à gagner d'une diminution de la congestion qui permettra une meilleure circulation des biens et des services. En ce sens, le fait que le péage s'applique à un véhicule et à une journée permet à un même véhicule de faire plusieurs voyages, plusieurs entrées et sorties dans la zone de péage la même journée en ne s'acquittant qu'une seule fois du péage.

Le montant retenu pour le péage est censé dissuader l'utilisation des véhicules aux heures de pointe, et se situe donc à un niveau assez élevé. Une amende de 80 à 120£ peut être infligée en cas de fraude. L'amende est réduite de 40 à 60£ en cas de paiement dans les quinze jours, mais peut atteindre 120 à 180£ si elle n'est pas payée dans le délai imparti de 28 jours.

Atteindre l'objectif de réduction du trafic et des temps de parcours dans la zone de péage suppose la capacité des transports publics à absorber les reports de voyageurs et constituer une alternative convenable à la voiture. 20 000 voyageurs devraient se rebattre vers les transports en commun (15 000 pour les bus, 5 000 pour les trains et les métros). Selon TfL (transport for London) la répercussion sur les déplacements en transports en commun situés dans la zone de péage ne serait que de 1 à 2 % en plus. Pour cela, les autorités londoniennes ont prévu de consacrer les recettes du péage nettes des coûts de fonctionnement, estimées entre 200 et 230 millions d'euros par an (auxquels s'ajoutent les 46 millions d'euros supplémentaires issus des amendes) à l'amélioration des transports publics, dans le cadre d'un programme d'au moins dix ans qui permettra à la mise en place de nouvelles lignes de bus et de nouvelles liaisons dans la zone de péage. 300 bus supplémentaires ont été mis en service en 2002. Par ailleurs, des réductions tarifaires dans les transports en commun ont eu lieu. Des aménagements à destination des personnes invalides, pour les piétons et les cyclistes, l'augmentation de la capacité des trains et métros,

et l'amélioration du réseau routier sont également prévus. A ces différentes mesures s'ajouteront des actions en faveur de la sécurité routière et de l'information des passagers des transports en commun.

2-2 Le péage d'Oslo

L'agglomération d'Oslo, capitale de la Norvège, comprend 800 000 habitants dont 500 000 dans la ville d'Oslo et 300 000 dans le comté d'Akershus qui entoure la ville.¹¹ Elle est bordée à l'Est et au Sud par la mer et son relief est accidenté, de sorte que l'accès au centre-ville se fait essentiellement selon trois couloirs. Le péage urbain est appliqué à Oslo depuis 1990.

Après avoir retracé le débat politique qui a conduit à la mise en œuvre du péage urbain à Oslo, nous détaillerons les caractéristiques financières, techniques et industrielles du système.

2-2-1 L'historique du projet

Dans les années 70 et 80, la congestion routière à Oslo n'a cessé de s'aggraver. C'est pourquoi le parlement norvégien s'est saisi de ce problème. En 1984, il a demandé qu'un programme routier soit établi, avec un plan de financement qui ne fasse pas appel au budget général.

Cette tâche incombait à la Direction des Routes qui proposa un plan de transport dont les investissements seraient financés par un péage. L'Etat s'engageait à accroître ses subventions dans le cas où les collectivités locales (la ville d'Oslo et le comté d'Akershus) adoptaient ce plan de transport.

La discussion politique au niveau local fut très ardue avant d'arriver à un accord. Le parti « conservateur » local était favorable à un péage d'infrastructure, tandis que le parti « travailliste » était pour un péage plus élargi (péage de zone ou péage cordon). Pour clarifier la situation, le parlement publia un livre blanc en 1986 dans lequel il précisa les conditions de son engagement dans le futur projet. Il y déclara qu'il doublait ses subventions aux infrastructures routières si un péage cordon était proposé par la municipalité d'Oslo et le Comté d'Akershus pour financer le programme proposé par la direction des routes.

¹¹ Les péages urbains en Norvège : Oslo et Trondheim, Rapport des visites des 27 et 28 mai 2002.

Bien que le péage urbain fût très impopulaire, la « carotte » financière de l'Etat a incité les collectivités locales à proposer un péage cordon en 1987. Leur proposition fut entérinée en 1988 par le parlement. Dans la discussion, l'Etat avait accepté que 10% des revenus du péage soient dépensés dans des infrastructures de transports en commun routier.

2-2-2 Les caractéristiques du péage d'Oslo

Le péage d'Oslo est un péage cordon, c'est – à – dire que les automobilistes doivent payer pour traverser les limites d'un cordon ceinturant une partie de la ville d'Oslo ; la moitié de la population de la ville (250 000 habitants) est à l'intérieur du cordon. Ce choix résulte d'un compromis politique entre la ville et le canton d'Akershus, le projet initial prévoyait un cordon autour de la ville.

La situation géographique particulière de la ville (présence de la mer, relief accidenté) a permis de limiter le nombre de postes de péage à 19. Leur localisation se situe entre 3 et 8 km du centre-ville sur les 3 couloirs majeurs de pénétration en direction du centre. Le cordon, et le bord de mer au sud, contre lequel il se raccorde, définissent une surface d'environ 40 km².

Le péage d'Oslo est encore un péage de financement, c'est-à-dire qu'il est destiné à recueillir des fonds auprès des automobilistes et non à dissuader la circulation automobile. Les tarifs, relativement bas puisque le passage simple est à 15 NOK (environ 2€), ont été conçus dans ce but. Le paiement se fait seulement à l'entrée dans la zone délimitée par le cordon (flux en direction du centre-ville), pas en sortie. Dès la mise en place du système, on a prévu un péage électronique (ou péage automatique, sans arrêt des véhicules) pour les automobilistes possédant un abonnement. Ce type de péage permet de traiter 1 600 véhicules par voie et par heure, soit 4 fois plus qu'un péage manuel classique. Il nécessite que chaque véhicule utilisateur soit équipé d'un badge électronique d'identification automatique.

Vingt sept des soixante deux voies du péage (soit 43%) sont réservées au péage électronique. Sur les 35 autres voies, c'est un Système classique qui s'applique, soit péage par pièces, soit péage manuel avec un opérateur. Le péage est permanent (tous les jours 24heures sur 24) et ne s'applique qu'aux véhicules automobiles à quatre roues. Le passage est donc gratuit pour les motos et les vélomoteurs. Les poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes) paient le double du tarif de base. Sont exemptés du péage : les personnes handicapées, la police, les pompiers en uniforme et les transports collectifs. Le directeur des

transports de la ville d'Oslo insiste sur la simplicité du dispositif tarifaire et en particulier, sur les deux composantes de base :

- Paiement sans discontinuités ni modulations horaires ;
- Très peu d'exemptions et pas de réduction catégorielles.

En somme, ce Chapitre nous a permis de connaître les principaux modèles de tarification des infrastructures. A chaque modèle correspond un objectif précis de tarification. La tarification au péage économique pur de Jules DUPUIT a pour but d'orienter le trafic. Quant à la tarification au coût marginal social, il s'agit d'une méthode d'internalisation des externalités négatives liées à l'usage des automobiles. En ce qui concerne les autres formes de tarification, (tarification au coût de développement, tarification au coût économique complet, tarification à l'équilibre budgétaire) l'objectif est plutôt financier. De plus, il était également question dans ce Chapitre de présenter quelques pratiques de péage urbain. Dans cette optique, deux types de péage ont été présentés : un péage de régulation (le péage de Londres) et un péage de financement (le péage d'Oslo).

Le cadre théorique de la tarification de la mobilité ainsi présenté, il ressort de cette présentation que les principes économiques de la tarification varient en fonction des objectifs assignés à cette dernière. Il peut s'agir d'un objectif financier, (péage de financement) environnemental, (pollueur payeur) ou encore et très souvent, d'un objectif de régulation (péage de congestion). De plus, pour chaque objectif de tarification correspond un modèle tarifaire spécifique. Actuellement, plusieurs pays développés (Angleterre, Norvège, Allemagne...) ou en cours de développement (Chine, Singapour...) ont mis en place depuis quelques années une politique de gestion urbaine fondée sur le péage. Pourtant, la question semble encore très compliquée dans le contexte des pays sous développés.

Toutefois, la ville de Yaoundé, capitale politique du Cameroun, expérimente cette pratique depuis quelques temps. L'objectif visé par les autorités urbaines est la fluidité du trafic. Une telle ambition mérite certainement une attention particulière.

DEUXIEME PARTIE

LES EFFETS DU PEAGE SUR LA MOBILITE URBAINE A YAOUNDE

Dans le monde scientifique aussi bien que dans la pratique de l'urbanisme, les transports urbains font l'expérience de profonds bouleversements. La prise de conscience d'une augmentation aussi bien quantitative que qualitative des déplacements dans la ville oblige à repenser la façon dont on les analyse et dont on les gère. L'évolution des espaces métropolitains à travers le monde se traduit par une transformation des modes de vie et des pratiques de mobilité : on se déplace de plus en plus pour des motifs de plus en plus diversifiés en utilisant des modes de transport plus nombreux. Pour rendre compte à la fois de la complexité des pratiques de mobilité et du lien très fort entre les transformations urbaines et les déplacements urbains, les scientifiques et les techniciens utilisent un nouveau terme : la mobilité urbaine. Nous analyserons donc particulièrement dans un premier temps ce concept dans le cadre de la ville de Yaoundé (Chapitre III).

Dans un second temps, compte tenu de la mise en place du péage urbain dans la ville de Yaoundé, il est légitime d'examiner les effets d'une telle mesure sur la mobilité urbaine. Le Chapitre IV s'attardera sur cet aspect. Il s'agira pour nous dans cette perspective, de mener une réflexion particulière sur le cas du Centre commercial de la ville.

CHAPITRE III

LE SYSTEME DE MOBILITE DANS LA VILLE DE YAOUNDE

Le fonctionnement du système de mobilité de Yaoundé est largement déterminé par les éléments ci-après :

- Le contexte urbain
- La demande de mobilité dans la ville
- L'offre de transport dans la ville
- Les problèmes de mobilité dans la ville

SECTION 1 : LE CONTEXTE URBAIN

Nous passerons en revue dans cette section, l'évolution urbaine et les tissus urbains dans la ville de Yaoundé.

1 - Structuration de l'espace urbain dans la ville de Yaoundé

La ville de Yaoundé était estimée à 1 579398 habitants en 2005.¹² Elle représente par sa taille la deuxième ville du Cameroun. Elle joue un double rôle ; national en tant que capitale administrative du pays et régional en tant que principal pôle urbain de la région du centre.

Sur le plan économique, Yaoundé remplit quatre fonctions :

- Une fonction commerciale importante à travers principalement le marché central et une vingtaine de marchés de vivres.
- Une fonction industrielle plus modeste et une fonction administrative en tant que siège des institutions nationales.
- Une fonction universitaire : A ce titre, elle accueille de nombreux établissements d'enseignement secondaires et universitaires.

¹² Etudes de diagnostic et de maîtrise d'œuvre complète pour l'amélioration des conditions de circulation et de mobilité urbaine dans la ville de Yaoundé (SCET- CAMEROUN) 31 Octobre 2005.

Située au cœur du bassin du Mfoundi, la ville de Yaoundé s'étend sur 256 km², son développement spatial est fortement contraint par le relief local (plus de 30% de la superficie de la ville ne sont pas urbanisables du fait de trop fortes pentes). La ville connaît aujourd'hui sept arrondissements, comme le présente la carte de la page suivante.



La ville s'est également développée en six grands secteurs :

- Le plateau Atemengue et le plateau administratif : c'est le centre administratif qui accueille les ministères, le parlement, les casernes et le quartier universitaire (grandes écoles et établissements scolaires s'y côtoient, mais aussi les résidences universitaires). Ce noyau se prolonge au sud en direction d'Obili et au nord vers le centre commercial ; ce secteur regroupe les services et les emplois du secteur moderne.
- Le secteur de Mvog-Ada qui regroupe les quartiers autochtones de la ville (Mvog-Ada, Mvog-Mbi, Mvog Atangana Mballa, mais aussi Essos, Mimboman, Elig-Essonon)
- Le secteur des sources regroupe les quartiers Messa, mais aussi Tsinga, Bastos, Cité-Verte, Oyom-Abang ;
- Le secteur de Ngoussou qui regroupe les quartiers péricentraux du nord : Ngoussou, Emana, Messassi...
- Le secteur périphérique de Biyem Assi qui englobe Biyem Assi, Mendong, Nsimeyong.
- Le développement de l'urbanisation s'est fait également en direction de Mendong, Messassi, Odja et vers le sud en direction de l'aéroport international de Nsimalen vers Mbalmayo

Les dernières estimations relatives à la population de Yaoundé remonte en 2005. Le tableau suivant nous présente celles-ci, ainsi que l'évolution du taux de croissance de la ville depuis 1976.

	1976	1987	2000*	2005*
Population	318 700	649 000	1 237 500	1 579 398
Taux de croissance		6,7%	5,1%	5,0%

Source : DSCN RGPH (1976 ,1987)

*Estimation

2- Les tissus urbains : description

Le site de Yaoundé a joué un rôle primordial dans la formation de ses quartiers et constitue la clef de lecture principale pour comprendre la dynamique géographique et sociale de son urbanisation. L'éloignement du centre, le degré de viabilisation et le type de peuplement permet de différencier cinq types de tissus résidentiels :

2-1 Les quartiers péricentraux et excentrés

La Briqueterie et Emombo connaissent de fortes densités (336 habitants/hectare et de 49 parcelles/hectare). Associées à un fort dynamisme économique, ce sont aussi les zones les plus soumises à l'insalubrité et la promiscuité. Le bâti est très dense et les servitudes sont rarement respectées. En dehors des petites cours dont le rôle est important dans l'économie sociale du quartier, on note que seules les parcelles détenues par les établissements scolaires et religieux offrent des espaces vides ou des lieux collectifs de superficie importante. Bien que le tissu associatif ne soit pas aussi dense et dynamique qu'en périphérie, il demeure incontournable dans le cadre d'une démarche participative. La solidarité africaine est fortement remise en cause par la crise et traversée le plus souvent par des intérêts plus personnels ; des gardes fours (connaissance fine du terrain, réunion de quartier, articulation des différentes demandes ...) sont nécessaires pour que le respect de l'intérêt collectif demeure le moteur d'un projet.

2-2 Les quartiers périphériques

Messa carrière, Oyom-Abang et Ahala par exemple, sont caractérisés par de faibles densités (moins de 100 habitants/hectare), une forte emprise du couvert végétal, de plus grandes parcelles et un peuplement récent. La présence de nombreux champs et la meilleure gestion des ordures à l'échelle de la parcelle en font des environnements moins denses.

2-3 Les lotissements

Mimboman, Essos et Biyem-Assi ont des densités de moins de 200 habitants/hectare et des parcelles dont la taille moyenne est de 339m². Ils sont classés en 3 catégories : les zones de recasement, les trames aménagées par la municipalité et les lotissements MAETUR. Certains d'entre eux restent d'une légalité discutable dans la mesure où le problème du foncier régi préalablement par le droit coutumier n'a pas toujours fait l'objet de contrats clairs soit de cession, soit de coexistence. Si le lotissement MAETUR garantit un minimum de viabilisation, les parties attribuées aux propriétaires autochtones, appelées "village", conservent toute leur précarité.

2-4 Les hauts standings

Les hauts standings englobent à la fois des vieux quartiers comme Bastos, ou de plus récents à l'instar de Santa Barbara, Koweit City. Les densités y sont les plus faibles moins de 100 habitants/hectare avec des parcelles dont la superficie moyenne est plus de 650 m², et de plus de 1000 m². On y trouve le plus de confort et de sécurité foncière. Les propriétaires

de voitures représentent une portion de près de 40%. Ces zones résidentielles privilégiées sont loin d'être homogènes et connaissent en fait de très fortes inégalités sociales qui se traduisent aussi bien dans le tissu urbain que dans les modes de vie.

2-5 Les cités SIC

Mendong et Messa sont des lotissements fortement équipés. Ils proposent des logements individuels et collectifs et une clientèle composée principalement de fonctionnaires. La réappropriation commerciale et agricole de certains espaces logement, espace vert, pose le problème de l'adéquation de ces quartiers planifiés aux modes de vie. La place à accorder à la voiture est aussi une question importante : quand les ménages des "quartiers" sont à peine 5% à posséder des véhicules, ils sont 36% à la Cité Sic Messa.

SECTION II : LA DEMANDE DE MOBILITE DANS LA VILLE DE YAOUNDE

La demande de mobilité dans la ville de Yaoundé peut se comprendre à partir de deux aspects essentiels que sont l'évolution du parc automobile d'une part et les déterminants de la mobilité urbaine d'autre part.

1 - L'évolution du parc automobile

La croissance du parc automobile a connu une accélération au cours de l'année 2000, avec 29516 véhicules nouvellement immatriculés au Cameroun, contre 20672 véhicules en 1999. L'importation des véhicules d'occasion reste la principale source d'acquisition des moyens de transport.

La répartition géographique montrait que sur 42986 immatriculations (nouvelles et ré immatriculations) effectués en 2000, la province du Centre venait en tête avec 43% des véhicules¹³. Cette forte concentration automobile enregistrée par la province du Centre, provient de la place stratégique qu'occupe Yaoundé en tant que Capitale politique du pays et pôle central de la province du centre.

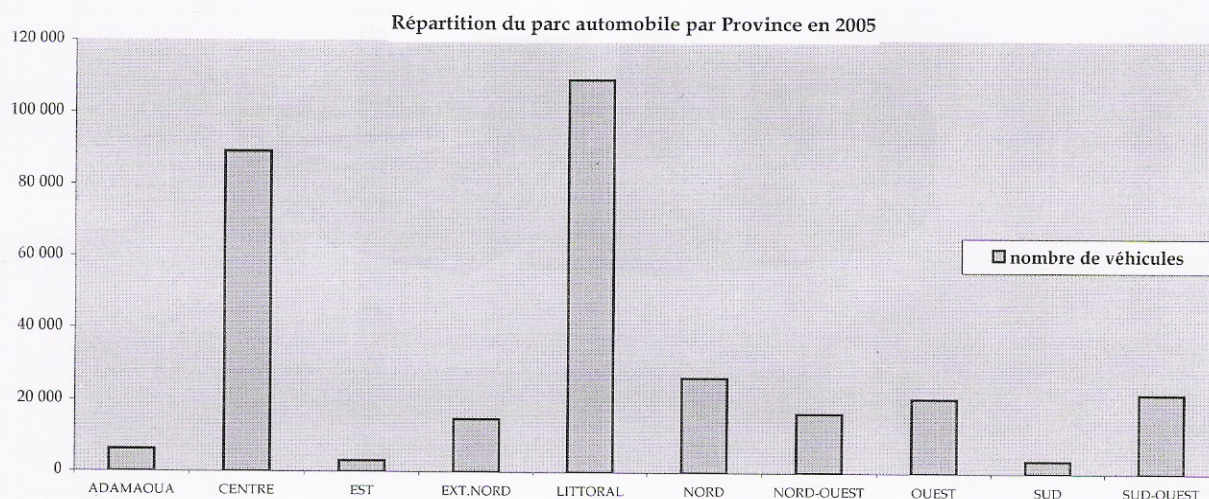
¹³DTT – (Cellule des études et des statistiques, 2000)

D'après les statistiques du parc automobile par province de 2005, comme on peut le voir dans le tableau ci-après, la province du centre a perdu sa première place au détriment de la province du Littoral ; rang qui ne contredit pas pour autant la croissance rapide du parc de cette province.

PARC AUTOMOBILE PAR PROVINCE EN 2005

Provinces	VP	CMTTE	CAM	BUS	SR& RE	TR& EM	Motos	Total Province
ADAMAOUA	2 784	1 047	398	298	80	24	1 641	6 272
CENTRE	55 717	6 162	3 887	5 801	898	1 483	15 286	89 234
EST	862	213	273	57	34	91	1 567	3 097
EXT.NORD	5 772	1 915	443	297	105	95	6 110	14 737
LITTORAL	63 695	6 966	5 373	6 199	2 131	2 647	22 145	109 156
NORD	11 690	3 321	2 083	422	817	787	7 336	26 456
NORD-OUEST	7 846	2 286	977	1 306	19	14	4 194	16 642
OUEST	11 285	2 662	1 497	840	87	46	4 435	20 852
SUD	2 028	370	125	201	14	21	860	3 619
SUD-OUEST	14 303	2 225	1 193	562	236	354	3 319	22 192
TOTAL	175 981	26 120	16 249	15 983	4 421	5 562	66 893	311 209

Source: Service statistiques/ Mint/DTT



Source : Services statistiques/MINT/DTT

2 - Les déterminants de la mobilité dans la ville de Yaoundé

Le genre est le premier déterminant de la mobilité à Yaoundé. La culture sociale africaine exige certaines normes. La femme semble beaucoup plus proche du ménage (la ménagère) tandis que l'homme apparaît comme le pourvoyeur du foyer et est ainsi appelé à être la plupart du temps dehors en activité. De ce fait, certains comportements en matière de mobilité peuvent être mis en avant. La femme, plus proche du foyer, effectue le plus des déplacements de proximité c'est - à- dire des déplacements à l'intérieur du quartier domicile ou des déplacements du quartier domicile vers des quartiers voisins. Ceci peut justifier un mode précis de transport à savoir la marche à pied. Par contre, on assiste à une forte motorisation des déplacements du côté de l'homme, dans la mesure où, en tant que pourvoyeur de la famille, il passe la majeure partie de son temps loin du domicile.

Le revenu joue également un rôle capital dans l'étude des comportements en matière de déplacements. Son rôle se situe beaucoup plus au niveau des coûts de transport. Un ménage riche à Yaoundé est naturellement moins sensible à la distance qu'un ménage pauvre. Dans la ville de Yaoundé, le critère revenu détermine les modes d'occupation des sols, dans la mesure où les ménages les plus riches sont de plus en plus logés en périphérie car ils disposent des véhicules particuliers et donc sont moins sensibles aux coûts de transport par rapport aux ménages pauvres qui préfèrent des quartiers spontanés (plus proches du centre) afin de limiter voir éviter des coûts de transport et opter pour la marche à pied.

Du point de vue de la composition par âge de la population de Yaoundé, les jeunes de moins de 20 ans représentaient en 1998 près de 58% de la population totale¹⁴. En matière de transports, une population aussi jeune se traduit à la fois par une forte capacité par rapport aux transports collectifs et à la marche à pied. En outre, bien que la tendance soit à la baisse, près d'un actif sur quatre à Yaoundé est sans emploi et en recherche un. A cet égard, la plus ou moins grande facilité à se déplacer apparaît comme un facteur déterminant de l'accès à l'emploi.

Le centre ville étant le lieu par excellence où sont concentrés les principales activités commerciales et les services administratifs, la mobilité quotidienne est fortement influencée par une dépendance forte des ménages vers le centre ville. En effet, l'économie de Yaoundé

¹⁴ DSCN (1998)

est marquée par des activités du secteur dit informel (petits commerces, artisanat de service et de production...) dont la plupart sont concentrées dans le centre ville et emploient en grande partie la population jeune. Cette forme d'activité justifie un certain mouvement de personne à Yaoundé. De plus, de par sa qualité de ville administrative, les emplois de bureau (fonctionnaires, cadres d'administration...) y sont concentrés.

SECTION 3 : L'OFFRE DE TRANSPORT DANS LA VILLE DE YAOUNDE

Dans le cadre de l'offre de transport dans la ville de Yaoundé, nous parlerons dans un premier temps du réseau viaire de la ville. Il s'agira également d'essayer de comprendre le trafic urbain dans la ville et son évolution à l'aide de la campagne de comptage effectuée en octobre 2005 par le groupement SCETAURROUTE dans le cadre d'une étude de diagnostic et de maîtrise d'œuvre complète pour l'amélioration des conditions de circulation et de mobilité urbaine dans la ville de Yaoundé.

1- Le réseau viaire de la ville de Yaoundé

Le réseau de voirie primaire de la ville de Yaoundé est organisé essentiellement autour d'un axe Nord – Sud qui traverse le centre ville. Telles les branches d'un arbre, les grandes voies desservant les quartiers se greffent de part et d'autre de cet axe. La distribution des embranchements se fait essentiellement à partir de quatre carrefours que sont : la poste centrale, le carrefour Warda, le Rond point Nlongkak et le carrefour Mvog-Mbi, qui constituent des nœuds de circulation dans la ville. Les liaisons périphériques sont rares et souvent mal aménagées. Ce qui rend obligatoire le passage par le centre ville de la majorité des liaisons inter quartiers et contribue au développement des embouteillages. Les accès au centre ville sont donc régulièrement engorgés surtout aux heures de pointe. De plus, le réseau viaire de Yaoundé se compose de près de 700 km de voies dont environ 400 sont revêtues¹⁵. Ce réseau est peu dense (0,25 km de voies revêtues pour 1000 habitants) comparativement à d'autres villes ouest africaines d'importance comparable : ainsi Abidjan dont la population avoisine 3 millions d'habitants dispose d'un réseau de près de 1 200 km de voies bitumées soit une densité de 0,4 km pour 1000 habitants. Comparativement à

¹⁵ DST, CUY (SCET – CAMEROUN, Octobre 2005)

Douala, la densité du réseau viaire de Yaoundé est légèrement plus élevée (0,19 km pour 1000 habitants à Douala).

2 - Le trafic urbain dans la ville de Yaoundé

2 -1 Les tronçons à l'étude et leur état

Treize tronçons étaient initialement à l'étude. L'état des tronçons à l'étude qu'il est important de connaître pour définir la situation de référence, a été apprécié à travers deux paramètres : la qualité de la roulerie et le temps de parcours. Les tronçons et leur état figurent dans le tableau ci-après :

2-2 Le trafic sur les tronçons étudiés

2-2-1 Le trafic actuel

Des comptages en section courante et des comptages directionnels aux Carrefours à l'étude ont été réalisés les mardis 7 juin, 27 septembre et 4 octobre aux heures de pointe pour disposer des éléments permettant de connaître le niveau et la structure du trafic. Des comptages de nuit ont permis d'estimer le trafic poids lourd. Les résultats des comptages ont été redressés sur la base de la structure horaire des trafics observés lors des campagnes de comptage réalisées précédemment.

Le tableau ci-après donne le trafic moyen journalier (2 sens) au niveau de chacun des tronçons et sa répartition par grande catégorie de véhicule (VL : voiture particulière, taxis, pick-up minibus ; PL : bus, camions, grumiers) ; aux fins de l'analyse du trafic. Tous les volumes ont été convertis en uvp (unité de véhicule particulier) en appliquant un coefficient égal à 1 aux VL et de 2 aux PL, alors que pour les deux roues, un coefficient de 0,5 a été appliqué.

Structure du trafic par tronçon (2005)

N° d'ordre	Tronçon	Itinéraire	TJM uvp	% PL	% VL
1	1.1	Carrefour Coron – Carrefour Ekounou (8.002)	14 230	0,5%	99,5%
2	4	Mimboman – Kon (4.751 + 1.343)	18 048	0,8%	99,2%
3	7	Route de Tongolo (1.677 + 1.897 + 5.769)	14 556	1,1%	98,9%
4	8.1	Rue 4.106 (EmomboI – EmomboII)	22 009	0,4%	99,6%
5	8.2	Rue 4.024 (Etam – Bafia)	2 077	0,3%	99,7%
6	9	Rue 4.098 (Carrefour IPTEC – Cornier)	12 488	0,3%	99,7%
7	11	Rue Jean Abanda (1.278)	27 120	0,4%	99,6%
8	13.2	Avenue de Mvolye (7.316)	1 101	0,9%	99,1%
9	16	Carrefours préfecture (1.025 + 1.157)	113 501	0,9%	99,1%
10	17	Rue Henri Dunant + 2.010	10 651	0,0%	100,0%
11	20.1+20,2	Carrefours Trois statues et Pont Olézoa	82 275	2,0%	98,0%
12	20.3	Boucle 4.007 – 4.009 – 4.014	26 779	0,7%	99,3%

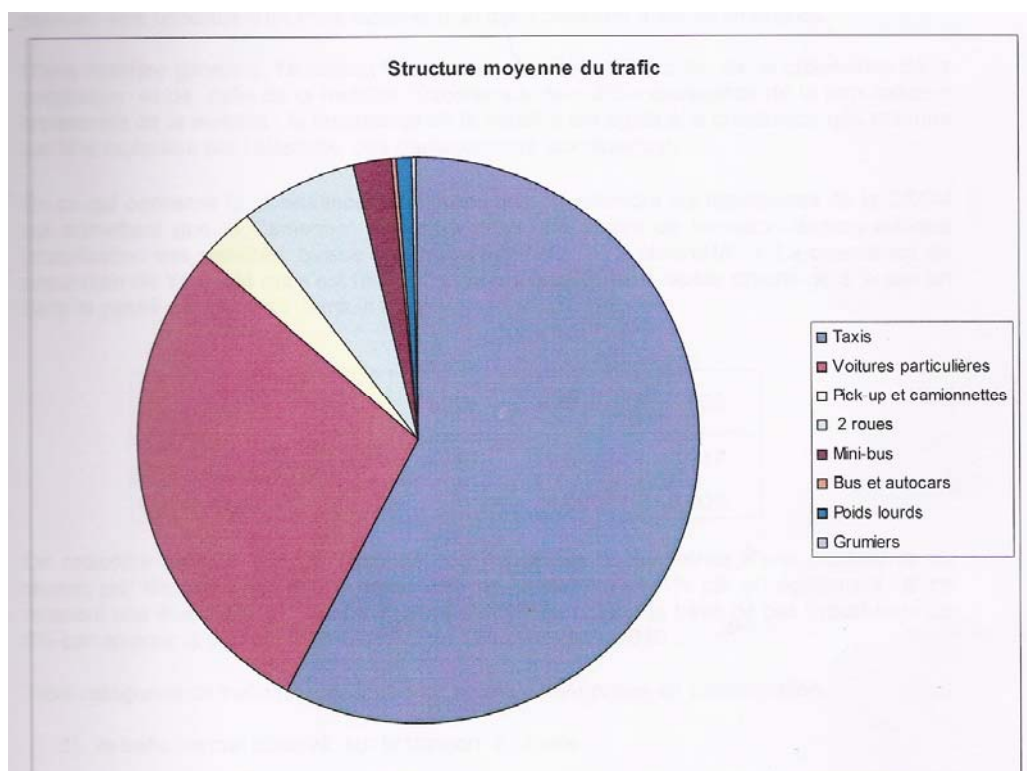
Source : CUY-DST (SCET –CAMEROUN, 31 Octobre 2005)

La structure de répartition par catégories fines de véhicules est la suivante pour l'ensemble des postes de comptages :

Structure moyenne de répartition du trafic

	Taxis	Voitures particulières	Pick-up et camionnettes	2 roues	Mini-bus	Bus et autocars	Poids lourds	Grumiers	Total véhicule
%	58,6	29,2	3,2	6,7	2,4	0,3	0,8	0,3	100

Source : CUY – DST (SCET – CAMEROUN, Octobre 2005)



Source : CUY – DST (SCET – CAMEROUN, Octobre 2005)

Le constat qui se dégage est le suivant :

- Un poids considérable des taxis qui représentent plus de la moitié du trafic global, près de 59%. Ce mode de transport s'est adapté à la demande de déplacements de la population de Yaoundé que l'offre d'autobus, quasi inexistante, n'arrive pas à satisfaire.

SECTION 4 : LES PROBLEMES DE MOBILITE DANS LA VILLE DE YAOUNDE

1- Les problèmes de mobilité liés au milieu naturel de la ville

Yaoundé communément appelée « La ville aux sept collines » en compte en réalité plus d'une dizaine dont le Mont Bankolo (1096 m), le Mont - Febe (1073 m) et le Mont Messa (1000 m). Ce site accidenté est drainé par un réseau hydrographique dense composé d'une dizaine de cours d'eau.

Si pour plusieurs personnes cette configuration participe au charme de la ville de Yaoundé, force est de reconnaître qu'elle entraîne beaucoup de problèmes du point de vue des infrastructures routières et des transports. Citons entre autres :

- Le renchérissement des coûts d'implantation des réseaux de voirie et de transport en raison :

- L'augmentation des coûts d'exploitation des véhicules à cause des consommations de carburants plus importantes pour braver les pentes ;
- L'accroissement de la pénibilité de la marche à pied aussi bien lors des montées que des descentes.

Par ailleurs, les pluies abondantes de Yaoundé entraînent des perturbations de la circulation routière non seulement par des inondations qu'elles provoquent (cas fréquent du carrefour de la poste centrale lorsque le Mfoundi sort de son lit) mais aussi par des nombreux accidents qu'elles occasionnent. De plus, elles finissent par imbiber le sol et provoquer des glissements de terrain avec affaissement des routes.

2- Une voirie urbaine défectueuse et non entretenue

Le réseau viaire de Yaoundé est très insuffisant soit 0,25 km de voies revêtues pour 1000 habitants, et mériterait d'être accrue. Au-delà de ce déficit sensible du réseau viaire, il faut remarquer que la voirie urbaine est globalement défectueuse et mal entretenue. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette situation, à savoir :

- Les précipitations relativement fortes qui s'abattent sur ces chaussées ;
- Les effets néfastes des surcharges des véhicules (la structure de la chaussée apparaît légère par rapport au trafic qu'elle supporte) ;

3 - Une urbanisation extensive trop onéreuse du point de vue des transports

Une des particularités de l'urbanisation des villes africaines est son caractère trop étalé et de nature ségrégative. Yaoundé n'échappe pas à ce cliché.

En effet, les emplois y sont en majorité concentrés au centre ville (centre administratif et centre commercial). Les quartiers d'habitat spontanés sont implantés et se développent dans des zones périphériques de plus en plus éloignées des centres d'activités. Il s'ensuit d'importants problèmes de desserte des quartiers périphériques dont les principaux aspects sont :

3-1 Les distances à parcourir relativement longues

Pour accéder au centre ville où sont concentrées les principales activités commerciales et les services administratifs, il faut parcourir de longues distances. Ce problème d'éloignement est un handicap pour toutes les catégories sociales vivant dans les quartiers considérés :

Dans des quartiers périphériques structurés, bien que le taux de motorisation soit relativement plus élevé, les populations de ces quartiers qui possèdent un véhicule dont ils peuvent jouir à titre personnel, familial ou professionnel doivent néanmoins consacrer une somme importante de leur budget pour le carburant, et sont parfois amenées à perdre une partie considérable de leur budget temps dans des embouteillages parfois longs de plusieurs kilomètres, et dont les conséquences économiques sont pour le moins fâcheuses. Les habitants des quartiers périphériques structurés ne possédant pas de véhicules sont contraints de compter sur les transports collectifs légaux ou non pour leurs déplacements.

Quant aux populations à faibles revenus qui peuplent majoritairement les quartiers périphériques spontanés, elles sont en général obligées d'emprunter au moins deux moyens de transport pour rejoindre le centre ville, selon le schéma de déplacement ci-après.

- Un premier mode informel de transport pour aller de leur quartier au terminus de la ligne de transport choisie. Lequel terminus se trouve situé soit dans un quartier péri central (exemple : Mokolo/ Febé à Yaoundé) soit dans un autre quartier périphérique relativement plus rapproché du centre (Etoudi ou Biyem-Assi à Yaoundé).

- Un second mode de transport (généralement des taxis collectifs légaux de couleur jaune) pour partir de la tête de ligne à leur destination finale si possible ou non loin de là. Ceux qui n'ont pas d'argent sont souvent amenés, soit à effectuer la première étape du parcours à pied et à emprunter un taxi sur la seconde étape ou l'inverse, soit à effectuer

toutes les deux étapes du parcours entièrement à pied. Généralement, ils arrivent au bureau un peu plutôt que d'habitude pendant la première semaine qui suit le paiement des salaires puisqu'ils diminuent leurs peines en empruntant un moyen de transport payant sur au moins une des étapes du parcours sus- décrit. Les trois ou deux semaines restantes, c'est le calvaire de la marche à pied. C'est aussi la période d'importants retards et de nombreuses absences au travail.

Au total, les habitants de la ville de Yaoundé connaissent de sérieux problèmes de transports urbains surtout lorsqu'on considère le poids des transports dans les dépenses des ménages. Il était de 16,8% à Yaoundé en 1993. Les dépenses de transport venaient alors en deuxième position après les dépenses d'alimentation (32,4%) et avant les dépenses de logement (13,5%).¹⁶ A ces problèmes s'ajoutent d'autres que l'étude du plan de circulation simplifié élaboré en 2000 a relevé et qui demeure encore d'actualité :

- l'insuffisance de carrefours équipés de feu
- l'insuffisance de signalisation
- le stationnement anarchique dans les zones à forte densité commerciale (secteur du centre commercial en particulier).

En définitive, le système de mobilité de la ville de Yaoundé connaît d'énormes difficultés. L'offre en terme d'infrastructures est de loin inférieure à la demande. Cette situation entraîne une saturation du réseau en général, et de la voirie en particulier. En plus de cela, les coûts liés au transport sont exorbitants par rapport aux revenus des ménages, surtout depuis la liquidation de la SOTUC intervenue le 22 février 1995. La forte concentration du trafic par taxi parvient à répondre en partie à la demande de déplacements même si elle constitue en revanche un coût énorme pour la collectivité. Outre son tarif qui ne cesse de croître, elle suscite un taux de motorisation assez élevé principalement dans la zone du centre ville. A cela vient s'ajouter l'incivisme des usagers, surtout en matière de stationnement, dans les zones à forte densité commerciale. Fort de ce constat, on veut croire qu'il reste peut-être une place pour le péage urbain.

¹⁶ Service des transports /MINT/ DTT

CHAPITRE IV

LE SYSTEME DE PEAGE DANS LA VILLE DE YAOUNDE ET SES CONSEQUENCES ANTICIPEES SUR LA MOBILITE

Le présent chapitre a pour but de présenter le cadre réglementaire et pratique du péage urbain de Yaoundé, de présenter les principaux modes de collecte des fonds avec leurs forces et leurs faiblesses, de mettre en évidence les conséquences anticipées du péage sur la mobilité dans la ville de Yaoundé, et enfin, de mettre en avant les conditions de succès du recours au péage dans cette ville. Toutefois, il convient de rappeler ici que notre réflexion se limitera au centre commercial de la ville.

SECTION 1 : CADRE REGLEMENTAIRE ET PRATIQUE DU PEAGE URBAIN DE YAOUNDE

Au mois de Juillet 2006, le Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Yaoundé institue les parkings payants dans la ville. L'objectif visé est de résoudre le problème des embouteillages qui se pose avec acuité dans la ville. Avant de présenter le contenu du contrat de concession relatif à la gestion des parkings dans le centre commercial de la ville, il convient au préalable de présenter le contenu de l'arrêté N° 057/CUY/06 portant institution des parkings payants à Yaoundé.

1 - Le contenu de l'arrêté instituant les parkings payants

Dans le cadre réglementaire, on retient de l'arrêté instituant les parkings payants dans la ville de Yaoundé cinq grands axes que nous développerons successivement.

1-1 Des modulations du temps et du prix pour optimiser l'offre

Bien que le niveau du péage ne varie pas en fonction du volume du trafic, comme devrait l'être un véritable péage de congestion, deux sortes de modulations ont été retenues :

- Des modulations selon les journées, le péage n'étant pas perçu les week-ends et jours fériés

- Des modulations selon l'heure, car la durée maximale de stationnement est fixée à deux heures dans le centre commercial et autres zones de commerce telles que les alentours des marchés et gares routières. En plus, le péage n'est pas perçu de 18 heures à 7 heures. Ainsi, il est obligatoire de s'acquitter d'un péage pour stationner (hors parkings privés des résidents) aux jours et heures de pointe dans le centre commercial de la ville de Yaoundé, c'est-à-dire entre 7 heures et 18 heures, du lundi au vendredi.

1-2 Le nombre de véhicules soumis au péage

Tout espace du domaine public viaire et ses dépendances, aménagés par la Communauté Urbaine de Yaoundé et susceptible de servir à stationnement de véhicules sont considérés comme parkings et places de stationnement au sens dudit arrêté. Le péage concerne surtout les véhicules légers. Les riverains et les propriétaires de boutiques pourront souscrire un abonnement mensuel ou annuel auprès du gérant. Certaines catégories de véhicules sont exemptées de péage : les ambulances, les véhicules militaires, les véhicules de la police nationale et les véhicules administratifs, les véhicules des personnels de la Communauté Urbaine de Yaoundé et des Communes d'arrondissement titulaires d'un laissez-passer dûment signé par le Secrétaire Général de la Communauté Urbaine de Yaoundé. De plus, chaque bande d'au plus 50 places de parkings devra comprendre une place de parking gratuite pour personnes handicapées. Les véhicules de commerce ne sont pas exonérés. La livraison des marchandises se fera après 17 heures afin de réduire l'encombrement inutile des places de parkings.

1-3 Le tarif du stationnement

Les droits d'occupation des places de parkings et stationnement dans la ville de Yaoundé sont fixés à 100 francs CFA par heure. Les riverains et les propriétaires de boutiques sont soumis à des abonnements selon les modalités que nous présenterons dans la section suivante.

1-4 Les mesures répressives

Les véhicules dont le stationnement est en infraction par rapport aux dispositions de l'arrêté seront immobilisés et mis en fourrière conformément à la réglementation en vigueur. Sans préjudice des frais de fourrière, le contrevenant immobilisé matériellement est passible d'une amende de 25 000 FCFA pour les véhicules légers et 100 000 FCFA pour les véhicules lourds. Les services de CUY et les forces de maintien de l'ordre sont chargés de l'exécution de l'arrêté.

1- 5 Le nombre de parkings payant prévus par la réglementation

Dans la zone du centre commercial, la Communauté Urbaine a en effet matérialisé des parkings payants, en grande partie sur les côtés de la chaussée. Ces parkings sont évalués à deux mille quatre cent (2400), le long des rues indiquées.¹⁷

Les parkings publics payants et places de stationnement de la ville de Yaoundé sont identifiés grâce à un marquage sur le sol (PAYANT). La perception est faite par des parcs maîtres.

2 - Le contenu du contrat de concession

La zone de péage du centre commercial de Yaoundé a été concédée à la société privée SITRAM. La présente concession se limite aux parkings et places de stationnements publics aménagés ou non, susceptibles de servir à cet effet, évaluées à 2400 le long des rues préalablement citées.

Le délégataire est tenu d'exploiter les structures existantes et de faire tout aménagement nécessaire sur autorisation préalable de la Communauté Urbaine de Yaoundé et d'assurer un service public aux usagers. Il s'agit principalement de :

- L'exploitation, la maintenance et la protection des parkings et places de stationnement publics aménagés ou non, en vue d'assurer un service public aux usagers
- La réalisation des aménagements servant l'accès et la sortie prévue à cet effet, après approbation de la CUY.
- La mise en place d'une méthodologie de gestion prenant en compte prioritairement les riverains par abonnement (commerces, services, habitations, etc.)
- La perception des frais d'utilisation des parkings ;
- Le reversement de la quote part de la CUY (50% des bénéfices pour des tickets et vignettes de parkings, et 40% pour les réservations de parkings).
- Ecoute autres suggestions nécessaires à la bonne exécution des prestations

En outre, la réalisation et le contrôle des aménagements supplémentaires nécessaires à la bonne exécution de l'activité de gestion des parkings seront conformes au code des marchés publics.

¹⁷ Avenue Charles de Gaulle, Avenue de l'indépendance, Avenue Kennedy, Avenue El Adj Amadou Ahidjo, Avenue Mvog Fouda, Rue du Maréchal Foch, Rue 1061(montée âne rouge), Rue de Nathigal, Rue de Narvick, Rue Marie Gocker, Rue 1075 , Rue 1055.

La durée du contrat de concession est de 5 ans, sauf dénonciation de l'une des parties contractantes. Un préavis est alors accordé à l'autre partie avant l'expiration de la période en cours. Au niveau de l'entretien des installations, le délégataire s'engage à maintenir les installations et équipements dans un bon état de fonctionnement. Un contrôle permanent sera assuré par le service de la voirie, compétent sur les équipements de voiries et l'exploitation du domaine public.

SECTION 2 : LE SYSTEME DE PEAGE DE YAOUNDE : LES FORCES ET LES FAIBLESSES

Le système de péage de la ville de Yaoundé instauré le 7 Août 2006 connaît certaines forces et plusieurs faiblesses. Avant de porter un regard attentif sur ces forces et faiblesses, il convient au préalable de présenter les différents modes de collecte des fonds. Après cette présentation, nous pourrons mieux identifier les côtés forts et les côtés faibles de chaque mode. Nous présenterons également dans cette section d'autres faiblesses qui ne sont pas forcément liées aux modes de collecte des fonds.

1- les principaux modes de collecte des fonds

D'après l'arrêté N°057/CUY/06 du 3 juillet 2006 portant institution des parkings payants et le contrat de concession N°309/CUY/DST/06 du 13 février 2006 portant gestion des parkings et places de stationnement dans le centre ville de Yaoundé, les places de parking sont évaluées à 2400. Toutefois, il n'y a que 1342 parkings disponibles, et parmi ces parkings disponibles 1242 sont effectivement exploitées.¹⁸

S'agissant de l'activité proprement dite, c'est-à-dire des principaux modes de collecte des fonds sur le terrain, on note 3 modes respectifs :

- Les tickets de parkings
- Les vignettes de parkings
- Les réservations de parkings

¹⁸ SITRAM, 2007

1-1 Le ticket de parking

La collecte des fonds par les tickets est assurée par un personnel embauché par le Directeur de SITRAM. La plupart sont titulaires d'un certificat d'études primaires et sont appelés des parcs maîtres. Leur rôle consiste à percevoir la somme de 100 F pour un stationnement d'une heure et de veiller que l'automobiliste concerné n'excède pas la durée prévue par la réglementation (2 heures).

1-2 La vignette de parking

La vignette de parking est valide jusqu'au 31 Décembre de l'année d'acquisition et échelonnée en fonction de certains prix, comme le montre le tableau ci-après :

Mois d'acquisition	PRIX
Janvier	50 000
Février	46 000
Mars	42 000
Avril	37 500
Mai	33 500
Juin	29 500
Juillet	25 000
Août	21 000
Septembre	17 000
Octobre	12 500
Novembre	8 400
Décembre	4 500

Source : SITRAM, 2007

1-3 La réservation de parking

La réservation de parking est la transformation d'un parking public en parking privé. Le tarif pour une réservation de parking est fixé à 100.000 FCFA par an.

2- les forces et les faiblesses du système de péage de Yaoundé

Nous présenterons tout d'abord les forces et faiblesses pour chaque mode de collecte des fonds avant d'évoquer d'autres faiblesses non liées aux modes de collecte des fond.

2-1 les tickets (billets) de parking

Forces	Faiblesses
Sécurité des véhicules Optimisation des Places de parkings Discipline des usagers	1- Incivisme des usagers (refus de payer) 2- Incivisme des parcs maîtres 3- Pénibilité du travail (système manuel) 4- Mesures répressives limitées

2-2 La vignette de parking

Forces	Faiblesses
	1-Faibles entrées financières (50.000 FCFA par an) alors que la collecte par tickets s'élève à 312000 par an 2- la vignette est un obstacle à l'objectif de rotation de l'usage des parkings

2-3 Les réservations de parking

Forces	Faiblesses
	Diminution du nombre de places de parking

A ces différentes faiblesses s'ajoutent d'autres faiblesses indépendantes du système de collecte des fonds que nous allons présenter dans la section qui va suivre.

3 – Les faiblesses non liées au système de collecte des fonds

3-1 L'insuffisance de la signalisation dans le centre commercial de la ville

L'insuffisance de la signalisation dans le centre commercial est un handicap sérieux au succès du système de péage de Yaoundé dans la mesure où, les usagers sont désorientés. En effet, pour qu'un automobiliste soit sanctionné, il faut que l'espace sur lequel il a mal stationné sa voiture contienne des indications claires – plaques de signalisation – de ce qu'il est interdit d'y stationner. Ce n'est pas encore le cas dans le contexte actuel de la ville de Yaoundé. L'étude réalisée par ECTA en 2005 nous montre que la signalisation de manière générale n'est pas bonne dans le centre commercial. Le tableau suivant nous présente cet état.

Rues du centre commercial de Yaoundé	Etat de la signalisation
Rue Foch	Moyen
Avenue Ahmadou Ahidjo	Mauvais
Avenue John Kennedy	Moyen
Rue Narvick	Mauvais
Rue Marie Goker	Mauvais
Rue Nathigal	Mauvais
Avenue de l'Indépendance	Mauvais
Avenue Charles de Gaulles	Mauvais
Rue Mvog Fouda	Mauvais
Rue Coulouma	Mauvais
Montée Ane Rouge	Mauvais

Source : ECTA (Juillet 2005)

3-2 L'absence dans la ville de Yaoundé de parkings pour les stationnements de moyennes et longues durées

L'arrêté instituant les parkings payants dans la ville de Yaoundé ne concerne pas les stationnements de longues durées. Il limite la durée maximale du stationnement à 2 heures dans le centre commercial. Cette absence peut d'ailleurs justifier dans une certaine mesure le non respect du stationnement de courte durée sur voirie de la part des personnes dont le motif de déplacement exige des stationnements de moyennes et longues durées.

3-3 La fourrière : une mesure répressive limitée

La mesure répressive actuelle qu'est la fourrière s'avère limitée. En effet, elle s'apparente à un « bulldozer destiné à tuer une mouche », car pour chaque situation irrégulière de l'utilisateur constaté par un parc maître, il est difficile de déplacer à chaque moment les services de la fourrière.

3-4 Un dispositif institutionnel fragile

Dans la plupart des pays développés (Oslo en Norvège ou Londres en grande Bretagne), l'instauration d'un péage en zone urbaine est conséquent à un dispositif

institutionnel et juridique soigneusement élaboré. Actuellement, les normes collectives des parkings payants dans la ville de Yaoundé, et le régime de sanction y relatif ne sont pas couverts par un texte législatif de bonne et due forme. En supposant même que la loi établissant le principe et les modalités de ces parkings ait été adoptée par le parlement, on remarquera bien vite qu'il n'est généralement pas possible aux agents de la CUY qui le font, la possibilité de constater le mépris de ces règles.

3-5 L'absence d'alternatives à la voiture particulière

Le stationnement payant étant un maillon essentiel de la chaîne de transport, il est clair que son prix peut influencer ou modifier le comportement des automobilistes en matière de déplacement. Actuellement, les usagers qui paient normalement le stationnement c'est-à-dire de 7 heures à 15 heures dépensent 800 FCFA par jour. C'est le cas de plusieurs agents de l'Etat qui travaillent au centre commercial et qui ne disposent pas de parkings privés prévus par l'Etat. En dépensant 800 Fcfa par jour, par semaine ils dépenseront 4000 Fcfa. Ce qui à l'évidence constitue un véritable coût. Naturellement, une telle situation peut influencer le comportement de ces derniers et les orienter vers les transports collectifs. Toutefois, force est de constater que le trafic par bus et autocars dans le contexte de Yaoundé est encore très insignifiant. D'après les données présentées au Chapitre III, il ne représente que 0,3% du trafic. Il n'y a donc pas d'alternatives aux véhicules particuliers et ceci malgré les nouvelles lignes de bus desservies par la société américaine des transports urbains.

SECTION 3: LES CONSEQUENCES ANTICIPEES DU PEAGE SUR LA MOBILITE DANS LA VILLE DE YAOUNDE

L'objectif visé par les autorités urbaines de Yaoundé en instaurant le stationnement payant était de fluidifier la circulation dans le centre commercial de la ville. Il nous revient dans cette section d'essayer de montrer les conséquences d'une telle mesure sur la mobilité dans cette zone. Dans cette perspective, nous comparerons la situation de la mobilité avant et après l'instauration du stationnement payant.

Avant l'instauration du péage urbain, le centre commercial connaissait un désordre urbain lié au stationnement anarchique et au stationnement abusif. Stationnement anarchique dans la mesure où chacun stationnait comme il voulait et à l'endroit où il voulait.

Stationnement abusif en ce sens que certains usagers monopolisaient la voie publique durant des heures limitant ainsi les possibilités de stationnement aux autres usagers.

Or actuellement, il y'a un véritable changement dans la mesure où le tracé des parkings permet une certaine optimisation du nombre de places de parkings. Un usager ne peut plus occuper la place de deux ou trois usagers. Il y'a donc à ce niveau une certaine discipline des usagers et une augmentation considérable des places de stationnement. Le stationnement anarchique a ainsi beaucoup diminué dans le centre commercial. A côté de cela, il faut aussi remarquer que le stationnement abusif a diminué dans la mesure où, aujourd'hui, on assiste plus au stationnement abusif lié à la vente des véhicules sur les rues du centre commercial. Ce qui était le cas dans le passé, et ces véhicules passaient des jours en pleine voirie sans qu'il y ait une véritable mesure dissuasive.

Par ailleurs, on peut aussi remarquer qu'avant le stationnement payant, les usagers connaissaient une insécurité permanente. Or depuis que le péage existe, il y a également un changement. En effet, la présence permanente des parcs maîtres dans le but de collecter les fonds du péage auprès des usagers favorise sous un autre angle ces derniers dans la mesure où, ces parcs maîtres servent en même temps de gardiens des véhicules. Toutefois, il faut reconnaître que même si cet effet est positif, il représente en revanche un obstacle à l'objectif de fluidité de la circulation en ce sens qu'il génère un trafic supplémentaire dans le centre commercial. Car avant, avec l'insécurité des véhicules pendant le stationnement, certains usagers possédant des véhicules de luxe craignaient de s'en servir pour leurs différents déplacements (travail, achats, courses, démarches, visites...). Or étant donné qu'il y a maintenant sécurité des véhicules dans le centre ville, cela suscite plus de déplacements vers cette zone.

Sous un autre angle, il convient toutefois de reconnaître que l'introduction des espaces de stationnement payant a plutôt accentué les bouchons dans certaines artères de la ville. En d'autres termes, cette introduction apparaît comme un motif supplémentaire de perturbation du trafic. Nous allons présenter les cas les plus flagrants observés dans le centre commercial de la ville.

Tout d'abord, on note le cas du parking payant matérialisé par la CUY devant la chambre de commerce. Dans cette zone, l'espace de stationnement payant a été implanté en plein carrefour ! Ce qui, à l'observation, cause de nombreux désagréments aux usagers de la

route qui viennent de la chambre d'agriculture, de l'hôtel de ville, de la montée Ane Rouge et ceux allant au quartier Hippodrome.

L'autre cas concerne l'Avenue Kennedy. A ce niveau, la CUY a matérialisé des parkings payants sur les côtés de la chaussée. Cette matérialisation rend plus compliquée la circulation automobile qui devient insupportable aux heures de pointe. Sortir du parking est ainsi une véritable gageure pour les automobilistes, qui doivent faire toutes sortes de gymnasties pour se dégager. En effet, les parkings n'ont pas été disposés en fonction de l'étroitesse des routes de la ville. A l'heure actuelle, les piétons sont contraints de marcher sur la chaussée. La page suivante présente une illustration de ces différentes situations.



Photo : Parking payant situé en plein carrefour face chambre de commerce



Image : Parking payant aménagé tout le long de l'avenue KENNEDY.

Les mêmes difficultés sont vécues par les automobilistes dans d'autres endroits de la ville, notamment à L'Avenue de l'Indépendance, à la rue Marie Goker, et à la montée Ane Rouge. Aux difficultés liées à la matérialisation des parkings s'ajoutent la question des timings à respecter pour le stationnement qui ne sont pas clairs, le prix à payer toujours improbable et parfois négociable. De plus, les parcs maîtres chargés de la collecte ne disposent d'aucun moyen de pression raisonnable sur ceux qui refusent de payer.

Compte tenu des faiblesses présentés dans la section précédente, et au regard de la situation qui prévaut à l'heure actuelle dans le centre commercial en matière de circulation, il est clair que pour le moment, le système de péage de Yaoundé ne suscite pas une orientation du trafic. Mieux, il n'entraîne pas la fluidité du trafic dans le centre commercial. Pour que ce système atteigne les effets recherchés sur la mobilité, certaines conditions doivent être réunies.

SECTION 4 : LES CONDITIONS DE SUCCES DU RECOURS AU PEAGE DANS LA VILLE DE YAOUNDE

La présente section a pour but de proposer certaines conditions nécessaires à l'efficacité du péage dans la ville de Yaoundé. Il s'agit plus précisément de fournir des solutions aux autorités de la communauté urbaine de Yaoundé en vue de faire du péage urbain de Yaoundé un véritable succès.

1- Organiser des campagnes de sensibilisation

Le problème n'est pas d'admettre le péage en lui-même qui se heurte souvent à une tradition de liberté et de gratuité des déplacements individuels, mais de faire admettre de payer pour une amélioration notoire des conditions de circulation.

En effet, l'absence d'une véritable sensibilisation des usagers sur les avantages potentiels du péage en zone urbaine a été un handicap sérieux au démarrage d'une telle initiative.

En revanche, si l'utilisateur comprend que l'objectif premier des parkings payants c'est de lui permettre de se déplacer ou de circuler dans les conditions correctes de coûts de délais et de sécurité, alors il adhérera plus facilement au péage. Il est donc important de procéder à

une rééducation des usagers. La communication doit être renforcée dans les médias (presse, télévision, radio, Internet).

2- La tarification du stationnement sur voirie doit être en cohérence avec celle d'éventuels parcs de stationnement

En effet, au regard de la loi n°87/15 du 15 juillet portant création des communautés urbaines, il apparaît que les communautés urbaines ont d'importantes responsabilités en ce qui concerne de près ou de loin les déplacements urbains. Sur les 14 domaines qui leur sont attribuées par la loi suscitée, 7 sont en rapport direct avec les déplacements dont l'un concerne la mise à disposition des parkings publics et parcs de stationnement dans la ville.

En effet, comme nous l'avons dit plus haut, l'une des faiblesses du stationnement payant dans la ville de Yaoundé est qu'il ne concerne pas les stationnements de longues et moyennes durées. L'arrêté précise bien qu'il s'agit des stationnements payants de courtes durées en vue de rationaliser l'offre en parking. Cette situation s'avère difficile pour ceux des usagers qui souhaitent stationner pendant longtemps. Or, avec la présence des parcs de stationnement dans la ville on peut résoudre le problème simplement en fixant un tarif moins élevée au niveau des parcs de stationnement destinés aux longues et moyennes durées et un tarif plus élevé sur voirie c'est-à-dire dans les parkings aménagés en plein centre commercial et destinés aux courtes durées. Une telle mesure aura pour effet d'orienter les stationnements de moyennes et longues durées vers les parcs de stationnement et libérer ainsi de l'espace pour les courtes durées. Dans le cadre d'une période d'essai, on peut décider que le stationnement (de moyenne et longue durée) au niveau des éventuels parcs de stationnement est gratuit de manière à influencer davantage les usagers, ce d'autant plus que l'utilisateur des services publics se comporte en passager clandestin (faible disposition à payer et donc forte préférence pour la gratuité). Le report vers les parcs sera massif et la circulation sera fluide dans le centre commercial. Dans la ville de Yaoundé, nous avons ciblé des espaces pouvant servir de parcs de stationnement pour les stationnements de moyennes et longues durées comme on peut le voir dans la page qui suit. Il s'agit de la zone du boulevard du 20 Mai ; espace séparant l'immeuble CAMTEL et le Hilton Hôtel. A cela s'ajoute un espace pouvant servir de stationnement aux cars périurbains qui créent beaucoup d'embouteillages au niveau de la CAMAIR. Après la présentation de ces espaces, nous vous présenterons la capacité d'accueil de la zone du Boulevard du 20 Mai qui s'élève à 652 places ; soit la moitié de l'exploitation actuel de l'ensemble du centre commercial.



Espace face boulevard



Espace boulevard vue d'en haut



Espace boulevard vu d'en bas



Espace derrière HILTON HOTEL



Espace face boulevard vue d'en bas derrière CAMTEL



Espace face boulevard vue d'en bas



Espace jouxtant le HILTON HOTEL

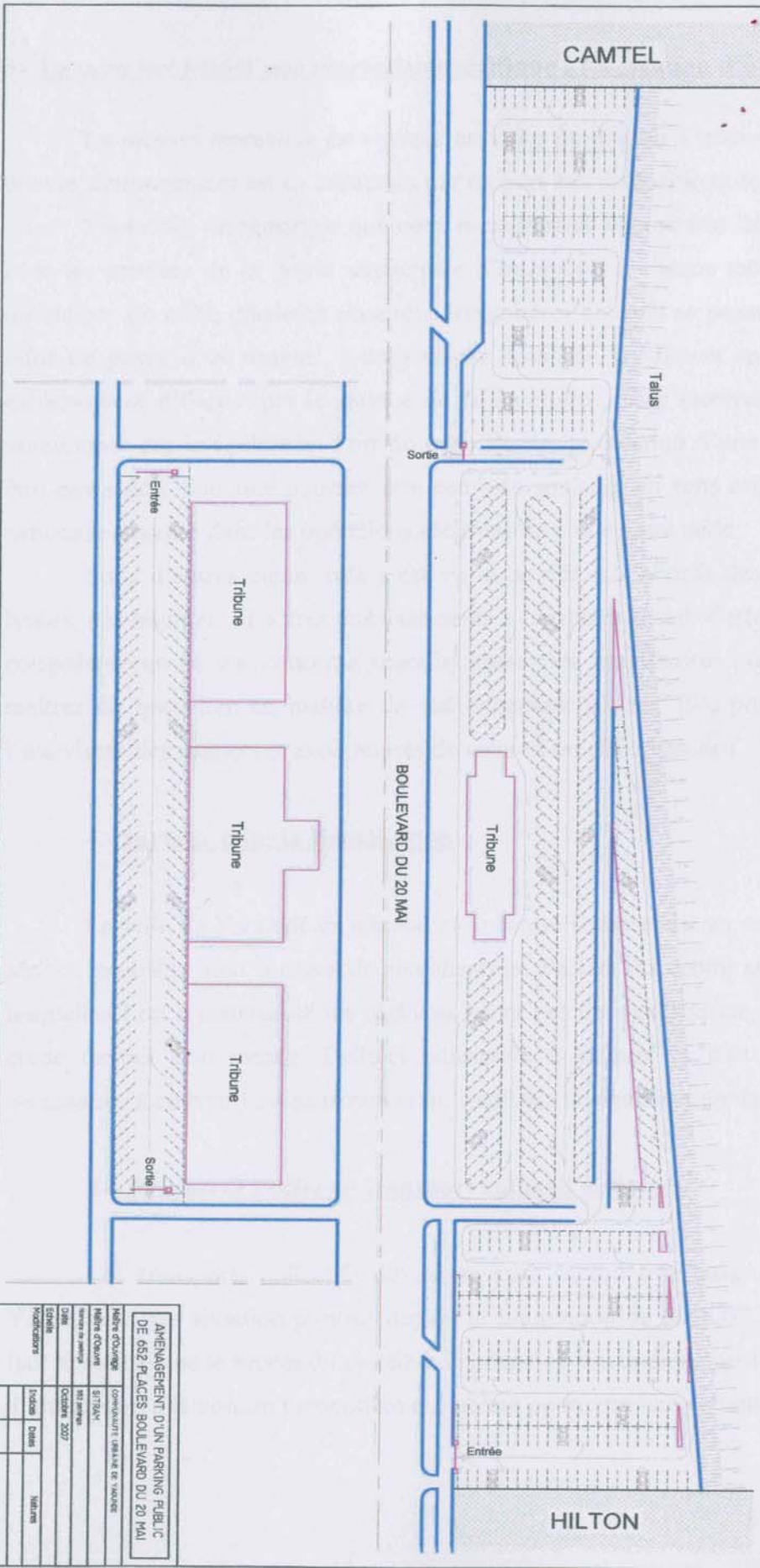


Espace boulevard vue d'en haut



Espace libre juste derrière stationnement SOA (CAMAIR)

AMÉNAGEMENT D'UN PARKING PUBLIC DE 652 PLACES BOULEVARD DU 20 MAI



AMÉNAGEMENT D'UN PARKING PUBLIC DE 652 PLACES BOULEVARD DU 20 MAI			
Nature d'ouvrage	COMPLÉMENT D'ÉQUIPEMENT DE VISITEUR		
Nature d'ouvrage	SITRAN		
Statut de l'ouvrage	852 places		
Date	Octobre 2007		
Échelle			
Modifications			
	Tracé	Défini	Valable

3 - La mise sur pied d'une répression spécifique : La création d'une police municipale

La mesure répressive en vigueur est celle fondée sur l'immobilisation des véhicules dont le stationnement est en infraction par rapport aux dispositions de l'arrêté.

Toutefois, on remarque que cette mesure reste encore très limitée car, il est difficile pour les services de la voirie municipale d'intervenir à chaque moment qu'intervient une infraction. En effet, plusieurs situations irrégulières peuvent se poser (stationnement abusif, refus de payer d'un usager...) dans divers coins de la ville et au même moment. Il est extrêmement difficile que le service de la fourrière puisse intervenir simultanément pour sanctionner ces irrégularités. Fort de cette limite, la création d'une police municipale doit être envisagée. Son rôle pourrait être celui de soulager au sens originel du mot, la police nationale engagée dans les opérations sécuritaires d'une autre taille.

Sous d'autres cieux, cela s'est vu et se fait aux abords des écoles des collèges et lycées, des hôpitaux et autres établissements à caractère social. Cette police municipale sera compétente en ce qui concerne spécifiquement les irrégularités que rencontrent les parcs maîtres au quotidien en matière de stationnement payant. Elle pourra mieux sanctionner l'incivisme des usagers et avoir auprès de ceux-ci un effet dissuasif.

4 - Investir dans la signalisation

La ville de Yaoundé en général et le centre commercial en particulier connaissent de sérieux problèmes en matière de signalisation. Parlant du centre commercial, les rues sur lesquelles l'on a matérialisé les parkings n'ont pas de signalisation. Fort de ce constat, une étude devrait être menée. Celle-ci consistera à estimer la part des recettes du péage nécessaires à couvrir l'investissement qu'implique la signalisation dans les rues concernées.

5 – Renforcer l'offre en transport collectif de masse

Les transports collectifs de masse sont encore très insignifiants dans la ville de Yaoundé. Cette situation prévaut depuis la liquidation de la SOTUC en 1995. Pourtant, il faut admettre que le succès du système de péage de Yaoundé ne peut se faire s'il n'existe pas d'alternative à la voiture particulière qui puisse permettre une certaine orientation du trafic.

6 – Mettre en place un dispositif institutionnel et juridique soigneusement élaboré

Comme dans tout pays qui se veut démocratique, certaines décisions de grandes ampleurs permettant d'ériger des normes collectives de cette envergure, doivent être adoptées au préalable par le parlement. Autrement dit, elles doivent faire l'objet d'un texte législatif de bonne et due forme qui puisse s'étendre progressivement à l'échelle nationale. Un tel cadre favorisera davantage une plus grande implication des populations et des usagers.

Sous d'autres cieux, le contexte institutionnel et juridique joue un rôle fondamental dans le succès du projet. Dans le cadre du péage de Londres, il existe une autorité stratégique placée au dessus du maire qu'on appelle la London Assembly (l'Assemblée élue de Londres). Elle intervient dans la procédure budgétaire, donne des avis sur la politique du maire et peut demander des comptes sur l'emploi des fonds.

Dans la ville d'Oslo, le contexte est pratiquement le même. Comme nous l'avons présenté, l'instauration du péage a fait l'objet d'un débat parlementaire et politique sérieux. Les autorités ont compris qu'il fallait donner la priorité à la concertation plutôt qu'à la sanction. Les autorités urbaines de Yaoundé, doivent en faire de même.

En dernière analyse, ce Chapitre nous a permis de comprendre qu'en l'état actuel des choses, le péage de Yaoundé ne permet pas encore de fluidifier la circulation dans le centre commercial même s'il est clair qu'il a réduit le désordre urbain lié au stationnement des véhicules. Ceci est dû au fait qu'il est encore soumis à de nombreuses faiblesses. Partant, le système actuel de péage de Yaoundé nécessite donc une amélioration, principalement, au niveau de son dispositif technique. Il est question d'organiser conjointement le stationnement de courte durée et celui de longue durée, de faciliter l'orientation aux usagers à travers une meilleure signalisation, d'améliorer l'offre en transport collectif de masse, de mettre en place un dispositif institutionnel et juridique soigneusement élaboré, et enfin, d'envisager la création d'une police municipale pour une répression spécifique. Si ces conditions sont respectées, le péage contribuera à une meilleure circulation des biens et des personnes dans le centre commercial. Il suscitera une certaine orientation du trafic suivant le schéma ci-après :

- Les emplacements gratuits (pour un début) au niveau des parcs de stationnement destinés aux longues durées accueilleront les déplacements pendulaires (domicile-travail) et les déplacements résidentiels.
- Les emplacements payants sur voirie en plein centre commercial accueilleront le plus les déplacements liés aux visites, aux achats et démarches et surtout aux affaires.

Partant, une sélection s'opérera entre les usagers. La plupart des usagers qui accordent à leurs déplacements une grande valeur du temps stationneront en plein centre commercial. La fluidité du trafic conduira à une augmentation des vitesses pratiquées par les automobilistes et une diminution des temps de trajet. Dès lors, le message essentiel de la théorie économique du péage pourra se confirmer ; c'est-à-dire que sa supériorité par rapport à d'autres instruments de rationnement de la circulation réside dans sa capacité à sélectionner les automobilistes qui retirent le plus de bénéfices nets de leurs déplacements en automobile.

CONCLUSION GENERALE

La question des déplacements motorisés en zone urbaine est depuis longtemps un casse-tête pour la puissance publique. Face aux encombrements et à la rareté qu'ils révèlent, les économistes n'ont pas de peine à souligner la nécessité de mettre en place une tarification qui responsabilise les automobilistes. Ce point de vue prend depuis quelques années progressivement corps dans les agglomérations européennes. Dans le contexte de la ville de Yaoundé, l'encombrement du centre urbain et le désordre lié à la circulation automobile ont amené les autorités urbaines à instaurer le stationnement payant en vue de fluidifier la circulation tout en responsabilisant les automobilistes. Une telle initiative est compréhensible et tout à fait logique dans la mesure où elle épouse parfaitement la philosophie des politiques modernes de gestion de la mobilité en zone urbaine. Cependant, il faut dire que le succès d'une telle approche répond à un dispositif technique soigneusement élaboré à l'avance. Les expériences de Londres et d'Oslo nous en donnent la preuve. Toutefois, il faut reconnaître que la croyance selon laquelle la demande de mobilité croît sans limite a pendant longtemps influencé les autorités urbaines. Le développement de la voirie urbaine et l'option d'une mobilité choisie n'ont fait que renforcer cette croyance en suscitant de nouveaux déplacements en automobile. Le péage urbain se fonde sur la logique inverse : modifier les conditions de mobilité aujourd'hui en contraignant l'usage de l'automobile et en développant les transports collectifs pour une mobilité choisie de qualité demain. Ceci est le fondement du péage urbain pour une mobilité durable dans les grandes agglomérations.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Villes Africaines, **Roland Pourtier**, la documentation française (Juin 1999) - 133 p

Péage urbain et ville « soutenable » : Figures de la tarification et Avatars de la raison économique, **Yves Crozet, Grégoire Marlot**, Les cahiers scientifiques du transport N°40 /2001 - 113 p

Péages Routiers et Rôle du Secteur Privé dans Le Développement des Infrastructures Routières, Rapport réalisé par un **groupe d'experts scientifiques de l'OCDE** (Paris 1987), 162 p

Mobilité Urbaine (Urban Mobility), SSATP, Ghana (Accra 18-20 Avril 2001), N°57 - 275 p

Eléments de Stratégie du Développement des Transports Urbains dans les Pays en Développement (**Groupe transport urbain**, 1999) , 70 p

Etudes de Diagnostic et de Maîtrise d'Oeuvre Complète pour l'Amélioration des Conditions de Circulation et de Mobilité Urbaine dans la Ville de Yaoundé, (Scetauroute – Cameroun, Octobre 2005), 34 p

Bulletin statistique des transports (Cellule des Etudes et des statistiques, Banque de données des transports, 2000), 175 p

Plans de Déplacements Urbains, Guide (1996) – CERTU, 263p

Péage urbain et équité : une revue de la littérature, cahiers scientifiques du transport N°43/2003 (LET, ULYON 2), **Stéphane Souche**, 123 p

Dictionnaire : Hachette Encyclopédique, Edition 2006, 1858 p

Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne, Pauvreté et mobilité urbaine dans la ville de Douala, Banque mondiale, rapport SSATP N°09/04/Dla.

COASE R. (1998) **The Firm, the market and the Law**. Chicago, Chicago University Press

COASE R. (1960) The problem of social cost. *Journal of Law and Economics*, 1960, 44 p

Else P. (1981) The theory of optimum congestion taxes. **Journal of transport economics and policy**, vol.15, n°3.

ALLAIS M. (1989) **Théorie générale des surplus**. PUG.

Y. CROZET. (2000) **Du péage urbain à la tarification des déplacements, peut-on sortir des ambiguïtés ?** Lyon, les leçons d'un périphérique. Lyon, LET (Coll. Etudes et Recherches).

BAUMOL, W.J., OATES, W. E (1998) **The theory of environmental policy.** Cambridge, Cambridge University Press. **EVANS A.** (1992) Road Congestion pricing: when it is a good policy? **Journal of transport economics and policy**, vol. 15, n° 3.

ANNEXE I

Arrêté N° 057/CUY/06 portant institution des parkings payants dans la ville de Yaoundé

Le Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Yaoundé

Vu la constitution

Vu la loi n° 2004/017 du 21 avril 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun

Vu la loi n° 2004/017 du 22 juillet 2004 d'orientation de la décentralisation

Vu la loi 2004/018 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux communes

Vu le Décret n° 79/341 du 3 septembre 1979 portant réglementation à la circulation routière et ses textes subséquents

Vu le Décret n° 86/818 du 30 juin 1986 modifiant et complétant le décret n° 79/341 portant code de la route

Vu le Décret n° 2002/2175/PM du 20 décembre 2002 fixant les taux maxima et les conditions de recouvrement des taxes communales indirectes

Vu le Décret n° 2005/375n du 12 octobre 2005 portant nomination de Monsieur BETI ASSOMO Joseph, Préfet du Département du Mfoundi

Vu le Décret n° 2005/216 du 16 juin 2005 portant nomination du Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Yaoundé

Vu l'Arrêté n° 003962/A/MTPT du 23 juillet 1991 portant règlementation et de mise en fourrière des véhicules

Vu le Règlement n° 04/01-UEAC 089-CM-06 portant adoption du Code Communautaire révisé de la route

Constatant le stationnement abusif le long des voies de circulation et l'encombrement des trottoirs du centre urbain ;

Vu la nécessité de fluidifier la circulation dans le centre urbain et de rationaliser l'utilisation des parkings,

ARRETE :

Article 1 :

1- Le stationnement de véhicules dans les parkings public et places de stationnement de la ville de Yaoundé, est payant les jours ouvrables de 07 heures à 18 heures dans le périmètre délimité de l'Est à l'Ouest de la ville de la gare routière de Yaoundé Est – Mimboman au Centre Hospitalier Universitaire et du Nord au Sud de la ville de la Gare routière d'Etoudi au lieu dit Ahala barrière (route de Douala).

2- La durée maximale de stationnement est fixé à deux heures dans le centre commercial et autres zones de commerce tel que les alentours des marchés et gare routières.

Article 2 : Sont considérés comme parkings et places de stationnement au sens du présent arrêté tout espace du domaine public viaire et ses dépendances, aménagé par la Communauté Urbaine de Yaoundé et susceptible de servir a stationnement de véhicules.

Article 3 : Les riverains et les propriétaires de boutiques pourront souscrire un abonnement mensuel ou annuel auprès du gérant.

Article 4 : Sont exempts du paiement des droits de parkings les véhicules suivants : ambulances, les véhicules militaires, les véhicules de la Police Nationale et les véhicules administratifs, les véhicules des personnels de la Communauté Urbaine de Yaoundé et des communes d'arrondissement titulaires d'un laissez passer dûment signés par le Secrétaire Général de la CUY.

Article 5 : Chaque bande d'au plus 50 places de parkings devra comprendre une place de parking gratuite pour personnes handicapées.

Article 6 : La livraison des marchandises se fera après 17 heures afin de réduire l'encombrement inutile des places de parkings.

Article 7 : Les droits d'occupation des places de parkings et de stationnement dans la ville de Yaoundé sont fixés à 100 francs CFA par heure.

Article 8 : La CUY peut, dans le cadre d'une délégation de service public, confier l'exploitation à titre payant des parkings publics.

Article 9 : L'occupation d'un parking ou d'une place de stationnement est subordonnée au paiement de droit, conformément à l'article 4 du présent arrêté.

Article 10 : a) Seule la CUY peut accorder une autorisation de voirie à un usager sur la voirie principale.

b) Le versement des frais d'occupation temporaire de la voirie par cet usager sera versé auprès du gérant agréé de la zone.

Article 11 : a) Les véhicules dont le stationnement est en infraction par rapport aux dispositions du présent arrêté seront immobilisés et mis en fourrière conformément à la réglementation en vigueur.

b) Sans préjudice des frais de fourrière, le contrevenant immobilisé matériellement est passible d'une amende de 25 000 FCFA pour les véhicules légers et 100 000 FCFA pour les véhicules lourds.

Article 12 : Les dispositions ci-dessus mentionnées sont applicables à compter de la signature du présent arrêté qui sera enregistré et publié.

Article 13 : Les services de la CUY et les forces de maintien de l'ordre sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

ANNEXE II

Contrat N° 309/CUY/DST/06 portant gestion des parkings et places de stationnement dans le centre ville de la ville de Yaoundé.

Entre les soussignés

La Communauté Urbaine de Yaoundé

Représentée par **M. Gilbert TSIMI EVOUNA**, Délégué du Gouvernement, d'une part,

Et La **Société d'Ingénierie, de Travaux et de Maintenance (SITRAM)** ci-après dénommée le « Délégataire », d'autre part.

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet

La Communauté Urbaine de Yaoundé confie la gestion des parkings du centre commercial de la ville de Yaoundé à la Société SITRAM .

Article 2 : Description

La présente concession se limite aux parkings et places de stationnements publics aménagés ou non, susceptible de servir à cet effet, évaluées à deux mille quatre cent (2400), le long des rues suivantes :

Il s'agit des parkings suivants :

- a. Avenue Charles de gaule
- b. Avenue de l'Indépendance
- c. Avenue Kennedy
- d. Avenue El Adj Amadou Ahidjo
- e. Avenue Mvog Fouda
- f. Rue du Maréchal Foch
- g. Rue 1061 (montée âne rouge)
- h. Rue de Nachigal
- i. Rue de Narvick
- j. Rue Marie Gocker
- k. Rue 1075 (Rue Coulouma)
- l. Rue 1055 (Parc repiquet- inter rue Narvick)

Article 3 : Consistance des prestations

1- Le délégataire est tenu d'exploiter les structures existantes et de faire ou faire tout aménagement nécessaire, sur autorisation préalable de la Communauté Urbaine de Yaoundé, et d'assurer un service public aux usagers. Il s'agit de :

- * L'exploitation, la maintenance et la protection des parkings et places de stationnement publics aménagés ou non susceptible de servir à cet effet, en vue d'assurer un service public aux usagers ;
- * La réalisation des aménagements servant l'accès, la sortie du parking et empêchant de se garer sur les espaces non prévus à cet effet, après approbation de la CUY ;
- * La mise en place d'une méthodologie de gestion prenant en compte prioritairement les riverains par abonnement (commerces, service, habitations, etc.) ;
- * La perception des frais d'utilisation des parkings ;
- * Le reversement de la quote part de la CUY ;
- * Toute autre suggestion nécessaire à la bonne exécution des prestations.

2- La réalisation et le contrôle des aménagements supplémentaires nécessaires à la bonne exécution de l'activité de gestion des parkings seront conformes au code des marchés publics. Ces travaux feront l'objet d'une réception par les services techniques de la CUY.

3- Une période probatoire de six (06) mois sera observée afin d'affiner la méthodologie de travail et s'ajuster le montant de la quote part de la CUY. Si nécessaire, un avenant au contrat sera donc rédigé après l'évaluation de cette période probatoire.

Article 4 : Durée du contrat

La présente délégation a une durée de cinq (05) ans, sauf dénonciation de l'une des parties contractantes. Un préavis de trois (03) mois est accordé à l'autre partie avant l'expiration de la période en cours.

Article 5 : Pièces contractuelles

Les pièces contractuelles stipulant les droits et obligations des parties au présent contrat sont :

- b- Le présent contrat
- c- L'autorisation de voirie délivrée au délégataire par la CUY
- d- L'arrêté municipal portant institution de parkings payants dans la ville de Yaoundé.

Article 6 : Redevance

Les droits de place de parkings sont fixés à 100 FCFA par tranche horaire. Le délégataire versera, avant le cinq de chaque mois la redevance de 500 000 FCFA.

Toutefois, compte tenu des dispositions de l'alinéa 3.3, le délégataire versera le reliquat de la redevance après l'évaluation contradictoire.

Ce montant sera réajusté par avenant après une évaluation contradictoire de l'exploitation des parkings par la commission de contrôle et du délégataire SITRAM après la période probatoire.

Le montant des investissements effectués par le délégataire dans le cadre des aménagements supplémentaires nécessaires à la bonne exécution desdites prestations, sera déduit de la redevance de la CUY, d'accord parties, conformément à l'article 3.

En cas de non - paiement de tout ou partie de la redevance de délégation, le contrat est résilié comme prévu à l'article 10 du présent contrat, la défaillance du délégataire sera constatée par une mise en demeure et le contrat résilié de plein droit.

Le délégataire transmettra à la Communauté Urbaine de Yaoundé un compte d'exploitation mensuel faisant ressortir les recettes et les dépenses afférentes à sa gestion.

Un contrôle sera effectué semestriellement par une commission constituée des responsables ci-après :

- e- Deux représentants des services financiers (dont l'un Président)
- f- Deux représentants des services techniques (membres) ;
- g- Le Chef de la Brigade de Police (Membre) ;

La présidence et le secrétariat de la commission de contrôle seront respectivement assurés par les représentants désignés par le Directeur des affaires Financières et Economiques et le Directeur des services Techniques.

Les services techniques veilleront au suivi quotidien de l'occupation des parkings.

Article 7 : Entretien des installations

Le délégataire s'engage à maintenir les installations et équipements dans un bon état de fonctionnement et saisira la Communauté Urbaine de Yaoundé pour la propreté.

Un contrôle permanent sera assuré par le service de la voirie, compétent sur les équipements de voirie et l'exploitation du domaine public.

Article 8 : Travaux supplémentaires

Toute adjonction ou création de structures nouvelles autres que celles de l'offre du délégataire est strictement interdite, sauf autorisation écrite de la Communauté Urbaine de Yaoundé.

Ces travaux seront exécutés conformément à l'article 3 alinéas 3.2 et feront l'objet d'un contrôle et d'une réception préalable par les services techniques de la CUY.

Article 9 : Restitution

Au terme du présent contrat ou en cas de résiliation, le délégataire remettra l'ensemble de l'immobilier, l'objet de la présente délégation, dans un état normal de fonctionnement après avoir procédé aux travaux de réparations définies d'accord parties avec la Communauté Urbaine de Yaoundé.

Article 10 : Résiliation

En cas de non respect par le délégataire des obligations contractuelles, une mise en demeure lui sera adressée avec accusé de réception, faute d'obtempérer dans un délai d'un mois, le concédant se réserve le droit de résilier le présent contrat.

Article 11 : Correspondance

Les cocontractants s'interdisent toute communication verbale qui ne soit confirmée par écrit.

Article 12 : Enregistrement et nombre

Le délégataire fournira à Communauté Urbaine de Yaoundé dix (10) exemplaires recto verso du présent contrat.

Sept (07) exemplaires dudit contrat seront enregistrés et timbrés par les soins du délégataire dans les quinze (15) jours conformément à la réglementation en vigueur.

Article 13 : Litige

Tout litige survenant entre les parties fera d'abord l'objet d'un règlement amiable, à défaut, il sera porté devant les juridictions compétentes.

Article 14 : Validité

Le présent contrat ne sera valable qu'après sa signature par le Délégué du Gouvernement.