



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT
URBAIN ET DE L'HABITAT



COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

YAOUNDE 2020

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME

RAPPORT DE PRESENTATION



SOMMAIRE

PREAMBULE	3
I ANALYSE - DIAGNOSTIC	4
1-1 Rappel des grandes lignes du SDAU de 1982	5
1-2 Contexte naturel	8
1-3 Yaoundé, Capitale du Cameroun	16
1-4 Economie et équipements	20
1-5 Contexte foncier et urbain	30
1-5 Voirie et réseaux urbains	36
1-6 Mise en œuvre du PDU et des POS	39
II LE PLAN DIRECTEUR D'URBANISME 2020	42
INTRODUCTION	44
Une nouvelle stratégie	
Les grands objectifs du PDU	
LES ACTIONS THEMATIQUES	48
THEME 1 : Capitale et centralité	48
THEME 2 : Habitat et recomposition urbaine	54
THEME 3 : Déplacements, transports et réseaux	69
THEME 4 : Environnement et cadre de vie	84
THEME 5 : Economie et équipements	93
III DISPOSITIONS STRATEGIQUES	96
3-1 Valeur juridique et opérationnelle du PDU	97
3-2 Plans d'Occupation des Sols	99
3-3 Outils opérationnels d'aménagement	103
3-4 Cadre institutionnel	108
3-5 Programmation	110
SIGLES	117
TOPONYMIE	118

PREAMBULE

Le projet de Plan Directeur d'Urbanisme 2020 et le Projet de Ville 2010 résultent d'une démarche pragmatique qui a débuté par l'organisation à l'Hôtel de Ville de Yaoundé en 2001 d'une réunion d'information sur le lancement de l'actualisation du SDAU de 1982, en présence des autorités civiles et politiques.

Le Projet de Ville et le PDU s'inscrivent entièrement dans cette démarche consistant en la pratique d'une « maïeutique » impliquant la participation des partenaires concernés : Ministères, Communauté Urbaine de Yaoundé, Professionnels de l'urbanisme, ONG, journalistes, etc.

Le projet d'actualisation du PDU 2020 de Yaoundé tient compte :

- Des volontés politiques exprimées lors du lancement du SDAU par le Ministre de la Ville et le Délégué de la Communauté Urbaine de Yaoundé en juin 2001.
- De l'évaluation - diagnostic entreprise par le groupement AUGEA International - IRIS Conseil - ARCAUPLAN.
- Des avis exprimés par les services du Ministère de la Ville et de la Communauté Urbaine de Yaoundé, dans le cadre des réunions de travail organisées sur place.
- Des résultats de l'enquête entreprise auprès des élus de la Communauté Urbaine de Yaoundé en février 2002.
- Des observations et recommandations du Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Yaoundé exprimées lors de l'audience du 8 mars 2002 à l'Hôtel de Ville.
- Des rencontres avec les services du Ministère de la Ville et de la Communauté Urbaine de Yaoundé fin octobre 2002, et de la présentation du SDAU 2020 au Ministère de la Ville, le 1er novembre 2002, sous le patronage de ce dernier, du Délégué auprès de la Communauté Urbaine de Yaoundé et en présence de l'ensemble des chefs de services.
- Des avis exprimés par écrit par le Ministère de la Ville et la Communauté Urbaine de Yaoundé au cours du 1er trimestre 2003.
- Des changements législatifs, dispositions de la loi du 21 avril 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun et des lois du 22 juillet 2004 d'orientation de la décentralisation et des règles applicables aux communes.
- Des observations et recommandations exprimées par le comité technique chargé de l'examen du SDAU de Yaoundé au cours du dernier trimestre 2006.

Il a été approuvé le 23 juillet 2003 au cours d'une session extraordinaire du conseil de la Communauté Urbaine de Yaoundé, en présence des ministres de la ville, de l'urbanisme et de l'habitat.

Le PDU 2020 de Yaoundé comporte trois grandes parties consacrées à :

L'analyse diagnostic
La stratégie, les objectifs du PDU 2020 et les directives thématiques
La programmation de mise en œuvre

Il ne se cantonne pas uniquement dans une présentation synthétique de l'audit - évaluation de la situation actuelle comparativement à ce qui avait été projeté en 1982, ni dans la présentation d'un schéma d'aménagement à long terme. Au contraire, il est proposé, dans le cadre d'une réflexion urbanistique dont l'objectif principal est de concevoir un outil de renouvellement urbain et socio économique de la capitale camerounaise, une nouvelle stratégie d'aménagement dont l'ambition est de :

Réunifier et rééquilibrer la ville,
Rendre la ville plus accueillante et plus agréable à vivre,
Rendre la ville mieux accessible,
Favoriser le rayonnement de la capitale.

De plus, dans le cadre du PDU actualisé, il est proposé un Projet Urbain de Ville 2010 préconisant une série d'opérations pilotes dont le lancement et le début de réalisation en 2010 permettra, avec l'aide financière et technique d'organismes internationaux (AFD, PPTE, Banque Mondiale, ONUDI, UCI, Coopération bilatérale) et d'aménageurs publics et privés, d'enclencher un processus dynamique de renouvellement urbain.

D'autre part, s'agissant d'un document de réflexion à long terme, il est primordial d'introduire la notation « d'évaluation périodique », triennale ou quinquennale, pour s'assurer de la bonne réalisation des projets dans le temps, et, si cela s'avérait nécessaire, d'apporter les correctifs tenant compte de l'évolution de la structure sociale et économique du pays.

Enfin, il apparaît plus qu'urgent de mettre en place des sessions de Formation / Information auprès des différents acteurs de la ville (Elus et Professionnels de l'Urbanisme) afin qu'ils soient mieux préparés pour gérer la ville d'aujourd'hui et de demain.

1

ANALYSE - DIAGNOSTIC

1 - 1	RAPPEL DES GRANDES LIGNES DU SDAU DE 1982	5
1 - 2	CONTEXTE NATUREL	8
	1 - Les données géographiques et historiques	
	2 - Un site contraignant pour le développement de Yaoundé	
	3 - Un site peu maniable	
	4 - Un site naturel verdoyant...	
	5 - ... mais peu mis en valeur	
	6 - Un cadre de vie peu à peu dégradé	
1 - 3	YAOUNDÉ, CAPITALE DU CAMEROUN	16
	1 - Les atouts d'une métropole internationale	
	• De nouveaux équipements de liaison et d'accueil	
	• Carrefour des principaux axes d'échanges de la région et du pays	
	• Fonction métropolitaine pour l'arrière-pays	
	2 - La croissance démographique	
	• La faiblesse de sources	
	• Une attraction évidente de la capitale	
	• Quelques données essentielles accessibles	
	• Projection de croissance	
1 - 4	ECONOMIE ET ÉQUIPEMENTS	20
	1 - L'économie camerounaise	
	2 - L'emploi	
	3 - Les grands équipements	
	• Des équipements scolaires insuffisants et spatialement disproportionnés	
	• Un déficit inquiétant en équipements sanitaires	
	• La vétusté et les déficits des infrastructures sportifs	
	• L'éclatement des pôles administratifs	
	• Le contraste des équipements marchands	
1 - 5	CONTEXTE FONCIER ET URBAIN	30
	1 - La situation foncière	
	2 - Les mécanismes d'urbanisation	
	• Une croissance soutenue durant les deux dernières décennies	
	• Croissance du périmètre urbanisé	
	• Organisation actuelle de l'urbanisation	
	• La diversité des tissus urbains	
	3 - La production de logements	
	• Le dispositif public de la production de logements locatifs	
	• Situation actuelle du dispositif public	
	• La production informelle	
1 - 6	LA VOIRIE ET LES RÉSEAUX URBAINS	36
	1 - La voirie	
	2 - Les transports	
	3 - L'eau potable	
	4 - L'énergie	
	5 - Les communications	
1 - 7	LA MISE EN ŒUVRE DU PDU ET DES POS, cadres administratif et institutionnel	39
	1 - La mise en œuvre du SDAU 1982 et des PDL	
	• Le poids de l'Etat dans les politiques urbaines	
	• Les obstacles à la mise en œuvre du SDAU 1982	
	2 - L'organisation administrative	
	3 - Un contexte institutionnel désordonné	

1 - 1 RAPPEL DES GRANDES LIGNES DU SDAU DE 1982

Le SDAU de 1982, qui n'a pas été approuvé, préconisait, pour assurer la maîtrise du développement spatial :

TROIS OBJECTIFS PRINCIPAUX

- 1 - Amélioration du cadre de vie des populations
- 2 - Affirmation de Yaoundé comme capitale et centre international
- 3 - Développement du pôle économique

QUATRE PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1 - Définition d'une stratégie d'extension et de développement excluant la création d'une " deuxième Yaoundé " et l'éclatement de la ville en pôles satellites; mais préconisant une extension à partir de son site actuel et selon une orientation Nord-Sud largement déterminée par les contraintes naturelles et les opérations engagées

2 - Organisation de l'ensemble de l'espace urbanisé s'appuyant sur :

- Le renforcement d'un secteur central entouré d'un boulevard circulaire et regroupant la plupart des fonctions centrales.
- L'extension de 5 zones différenciées animées par des centres secondaires et regroupant la plupart des fonctions centrales (avec restructuration progressive des quartiers spontanés centraux, densification du bâti et utilisation de tous les terrains notamment les fonds de vallées).
- La délimitation des terrains encore plus difficile à urbaniser en commençant par l'Est et le Sud-Ouest, les trois autres étant le Nord, Le Sud-Est et l'Ouest.
- La réalisation d'un réseau de voirie hiérarchisé structurant l'ensemble.
- La protection et l'aménagement de vastes espaces naturels.

3 - L'affirmation du rôle de capitale par :

- Le renforcement du réseau de communication reliant Yaoundé au reste du Cameroun.
- Le développement de structures d'accueil des fonctions nationales et internationales (centre tertiaire, équipements culturels et sportifs, équipements d'accueil et de congrès, équipements hôteliers de qualité).
- L'aménagement d'un centre urbain de qualité en cœur de ville, qui soit agréable pour ses habitants et symbolisant la fonction de capitale du Cameroun.

4 - La structuration et le contrôle des aménagements de tous les terrains d'extension s'appuyant sur :

- La création de cinq centres secondaires urbains qui permettent aux différents quartiers d'être desservis et d'acquérir une relative autonomie de vie économique et sociale par rapport au centre ville
- Le contrôle des extensions par l'application des PDL et la réservation des terrains nécessaires à l'implantation des grandes voiries, des réseaux, des centres secondaires et des activités industrielles

Hypothèses retenues pour 2000 :

1.800.000 habitants
400.000 emplois
120.000 véhicules
14.000 ha occupés

DES DISPOSITIONS STRATEGIQUES visant à :

1 - Faire coïncider le périmètre de la CUY avec celui du futur département du MFOUNDI.

2 - Etablir six Plans Directeurs Locaux et des plans de secteur pour certaines opérations d'urbanisme.

3 - Préciser et développer une politique foncière et législative, tant pour la zone centrale que pour les zones d'extension, fixant des procédures de remembrement et d'expropriation relatives aux lotissements publics, définissant des modalités de constitution de réserves villageoises, renforçant les moyens de contrôle en mettant en place des services et des brigades de contrôle

4 - Assurer une meilleure gestion urbaine en :

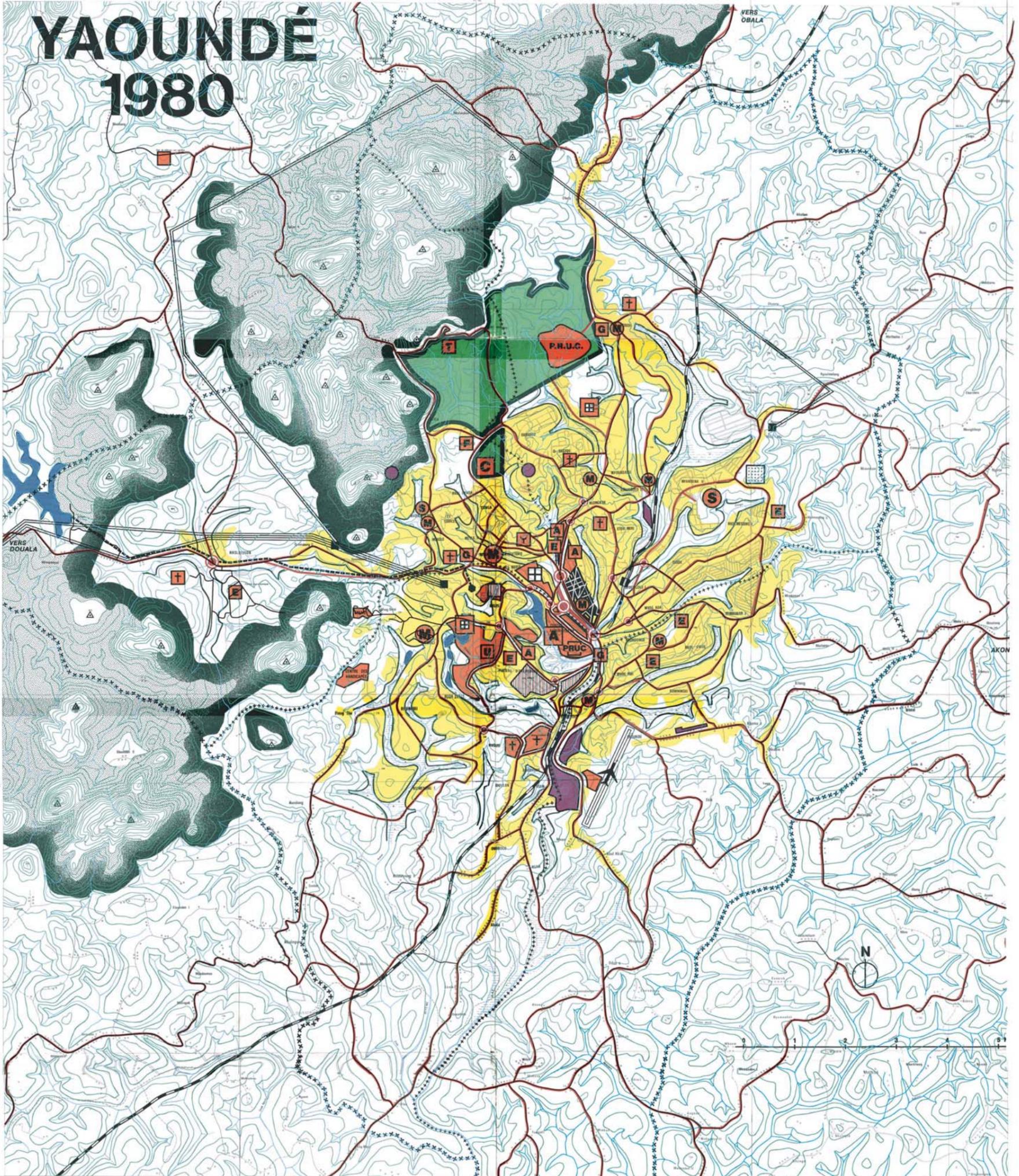
- Créant un **atelier d'urbanisme** chargé de l'animation des plans d'urbanisme, du montage des projets et des comités techniques pour les transports, la circulation, l'assainissement,
- Définissant le rôle de chaque aménageur,
- Renforçant le budget et les services de la municipalité gestionnaire de la Ville
- Informant par le MINDUH les différents aménageurs et les représentants de la population.

CONCLUSION

Les trois grands objectifs, les quatre principes d'aménagement ainsi que les dispositions stratégiques exposés dans le projet de SDAU 1982 demeurent d'actualité et pourraient être repris dans le cadre de l'actualisation du PDU 2020.

Malheureusement, cette vision stratégique ne s'est pas concrétisée comme le confirme les résultats de l'audit urbanistique.

YAOUNDÉ 1980



RÉPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN
MINISTÈRE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT
DIRECTION DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE YAOUNDÉ

1980 : Situation Actuelle

PROJET URBAIN FAC - CAMEROUN

Juin 1982
échelle 1:25000*

LÉGENDE

HABITAT

- TISSU URBAIN MODERNE DENSE COMMERCES ET HABITAT COLLECTIF
- ZONE D'HABITAT

ZONES VERTES

- HAUTS RELIEFS PROTÉGÉS
- ZONE HYDROMORPHE OU DE PENTE SUPÉRIEURE À 30 %
- ESPACE VERT AMÉNAGÉ, PARC
- LAC
- SOMMET
- LIMITE DE DÉPARTEMENT
- LIMITE D'ARRONDISSEMENT

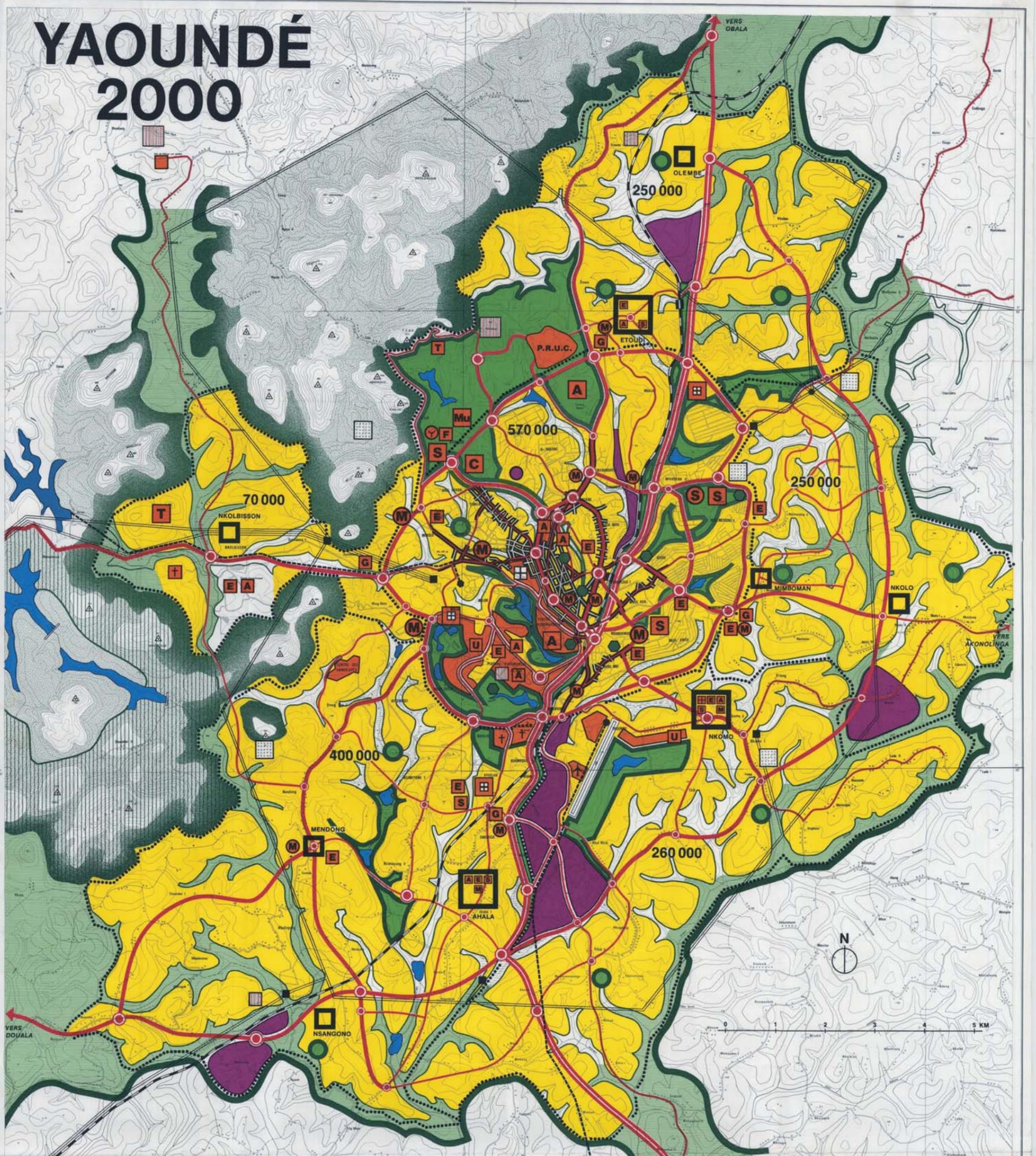
RÉSEAUX

- VOIE PRINCIPALE
- VOIE D'EMPRISE 30 à 50 M
- VOIE FERRÉE
- LIGNE HAUTE TENSION, TRANSFORMATEUR
- ADDUCTION D'EAU, RÉSERVOIR

ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS

- ZONE INDUSTRIELLE
- AÉROPORT
- FORCES ARMÉES
- GRAND ÉQUIPEMENT
- ADMINISTRATION
- HÔPITAL
- ENSEIGNEMENT SECONDAIRE
- ZONE DE SPORT
- MARCHÉ
- UNIVERSITÉ
- PALAIS DES CONGRÈS
- FOIRE EXPOSITION
- GARE ROUTIÈRE
- TOURISME
- LIEU DE CULTE CHRÉTIEN, MUSULMAN
- CIMETIÈRE

YAOUNDÉ 2000



REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN
MINISTÈRE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT
DIRECTION DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT

SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE YAOUNDÉ

2000 : Long Terme

PROJET URBAIN FAC - CAMEROUN

Juin 1992

LÉGENDE

HABITAT

TISSU URBAIN MODERNE DENSE
COMMERCES ET HABITAT COLLECTIF

ZONE D'HABITAT

ZONES VERTES

HAUTS RELIEFS PROTÉGÉS

BARRIÈRE VERTE DE LIMITE
DE L'URBANISATION

ZONE HYDROMORPHE OU
DE PENTE SUPÉRIEURE À 30 %

ESPACE VERT AMÉNAGÉ - PARC

PARC ZOOLOGIQUE

JARDIN PUBLIC

ESPACE VERT DE QUARTIER

LAC

SOMMET

ZONE MARAÎCHÈRE OU RURALE

LIMITES DE ZONE DES PLANS
DIRECTEURS LOCAUX

ESTIMATION DE POPULATION PAR ZONE

RÉSEAUX

VOIE D'EMPRISE 20 à 30 M

VOIE D'EMPRISE 30 à 50 M

VOIE RAPIDE

VOIE FERRÉE

LIGNE HAUTE TENSION, TRANSFORMATEUR

ADDUCTION D'EAU, RÉSERVOIR

ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS

CENTRE SECONDAIRE OU DE SERVICES

ZONE INDUSTRIELLE

AÉROPORT

FORCES ARMÉES

GRAND ÉQUIPEMENT

ADMINISTRATION

HÔPITAL

ENSEIGNEMENT SECONDAIRE

ZONE DE SPORT

MARCHÉ

UNIVERSITÉ

PALAIS DES CONGRÈS

MUSEE

FOIRE EXPOSITION

GARE ROUTIÈRE

TOURISME

LIEU DE CULTE CHRÉTIEN, MUSULMAN

CIMETIÈRE

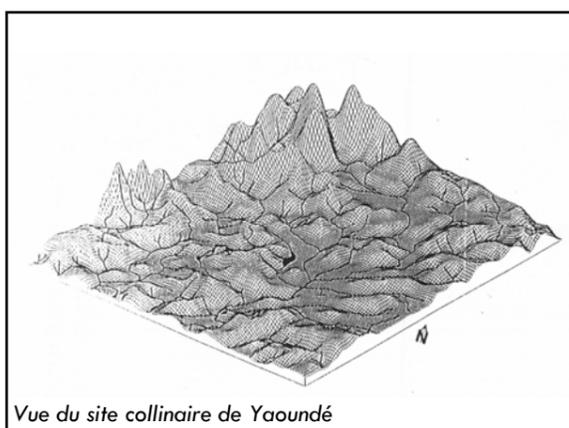


1 - 2 LE CONTEXTE NATUREL

UN SITE DIFFICILE MAIS PORTEUR DE POTENTIALITES PAYSAGERES

Projections du SDAU 1982:

- Densification du site occupé et déploiement sur un axe nord-sud
- Extension de 5 zones différenciées structurée par un réseau de voirie hiérarchisé
- Organisation générale de la ville dans les limites de la CUY
- Préservation et aménagement de vastes espaces naturels



1 - LES DONNEES GEOGRAPHIQUES ET HISTORIQUES

La ville de Yaoundé se situe dans une région dont le climat est de type subéquatorial, tempéré par l'altitude qui modère les écarts de températures. Actuellement, ce climat évolue vers une situation de température en hausse et de déficit pluviométrique, conséquences de la destruction progressive du couvert végétal et, par ricochet, de la couche d'ozone...

Yaoundé, se caractérise, d'autre part, par son relief formé de hauts plateaux étagés entre 700 et 800 mètres d'altitude, couronnés de massifs montagneux aux formes arrondies (culminant entre 1000 et 1200 mètres d'altitude). Cela crée un paysage très contrasté de puys et de vallons éminemment favorable à la mise en valeur de sites remarquables.

La ville d'aujourd'hui est très loin de la première installation de « Yaoundé station », base militaire créée en 1895. A l'époque, qui aurait pensé que cet avant-poste deviendrait la capitale de la République du Cameroun en 1960 ?

La ville n'a cessé de voir sa population augmenter et son territoire conquérir progressivement les multiples collines entourant le site d'origine (aujourd'hui colline du centre administratif). En 2002, on estime la population à près de 1.400.000 habitants et la superficie urbaine à 14.800 hectares.

Alors qu'elle n'occupait que la moitié nord du bassin versant du Mfoundi en 1982, elle occupe désormais l'ensemble du bassin versant. Comme la barrière de hauts reliefs à l'Ouest et les vallées du Foulou et de l'Anga'a forment des obstacles à l'extension urbaine, la ville s'est développée vers l'est jusqu'à déborder les limites actuelles de la CUY. Désormais, l'urbanisation incontrôlée se développe vers le Nord et le Sud en suivant les axes routiers.

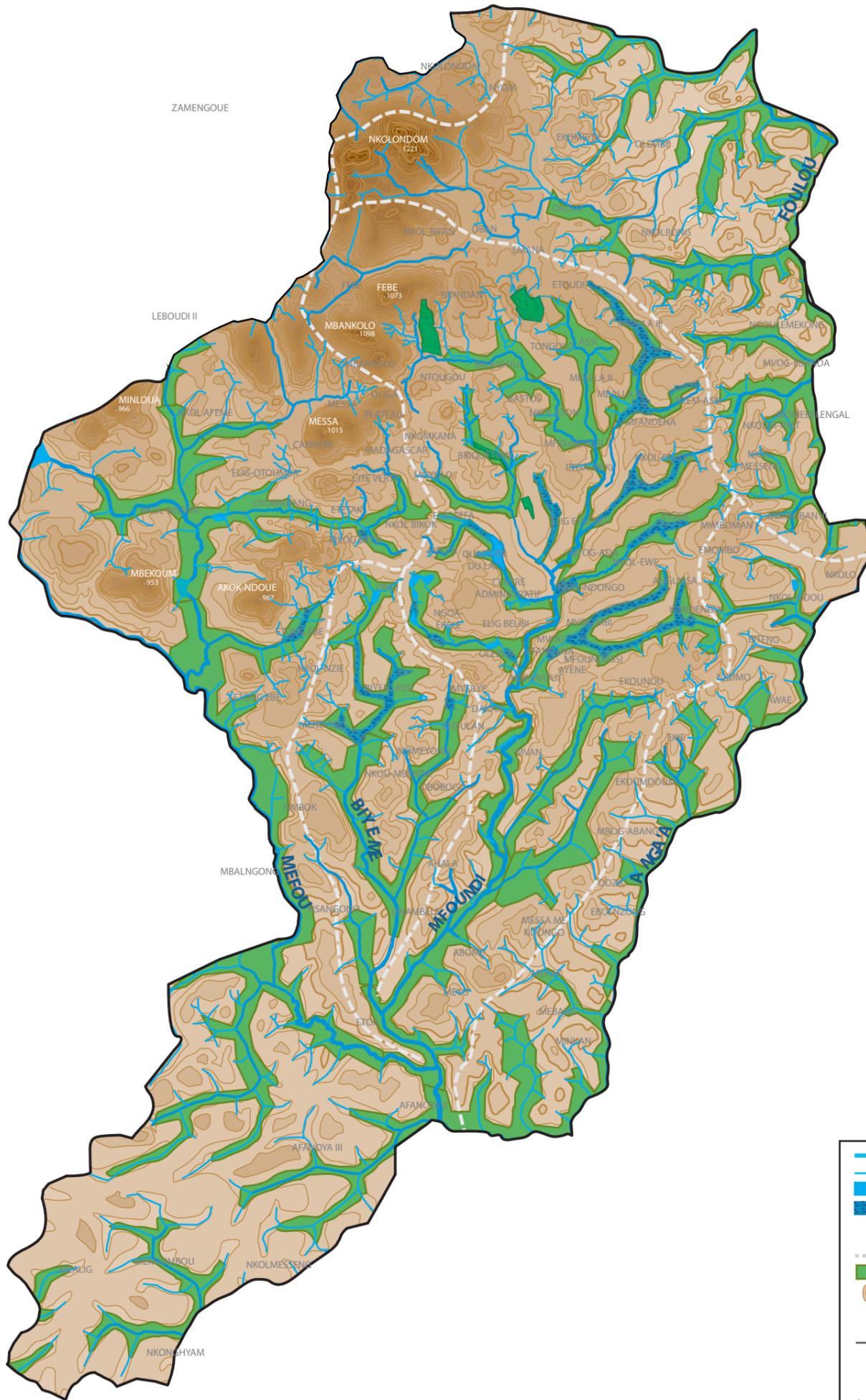
Comment ce site pourra-t-il accueillir, dans les prochaines années, les nouvelles populations attirées par la capitale ? A quoi ressemblera le territoire de la CUY dans l'avenir ?

Ce territoire est un site naturel difficile pour l'urbanisation mais qui présente dans le même temps d'intéressantes potentialités en terme d'amélioration du cadre de vie des habitants. Dans l'hypothèse où les préoccupations environnementales prennent de l'ampleur dans les politiques locales, l'accent pourra être mis sur la création d'espaces verts, outil aujourd'hui essentiel au bon développement des grands espaces urbains.

Vue de la barrière montagneuse occidentale



CARTE ORO-HYDROGRAPHIQUE



— COURS D'EAU PRINCIPAL
— COURS D'EAU SECONDAIRE
 LAC ET RETENUE
 MARECAGE

DELIMITATION DES BASSINS VERSANTS
 ZONE INONDABLE
 HAUT RELIEF

LIMITE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

0 1 2 3 4 km
 

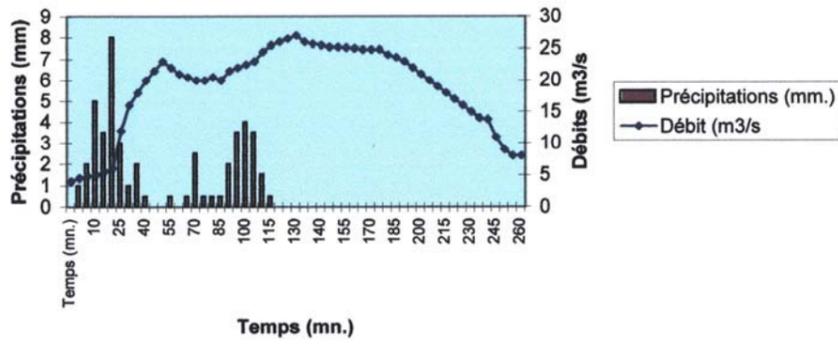
MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

Mai 2008
 

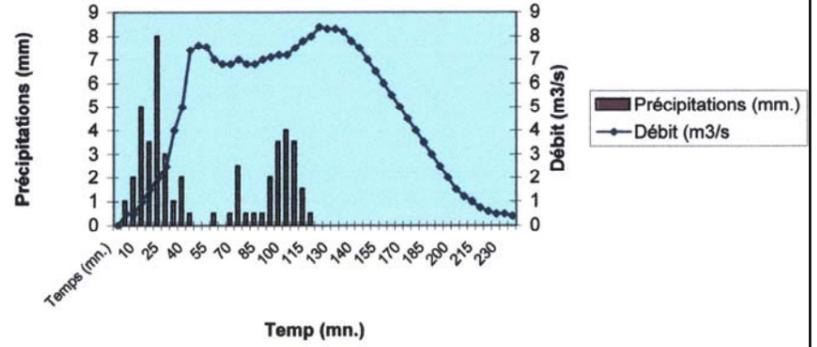

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

PLUIE ET CRUES A YAOUNDE

Pluie et crue dans le Mfoundi (Mvog-Mbi, le 07/09/1991)



Pluie et crue dans l'Afeme à Nkolbisson (07/09/1991)



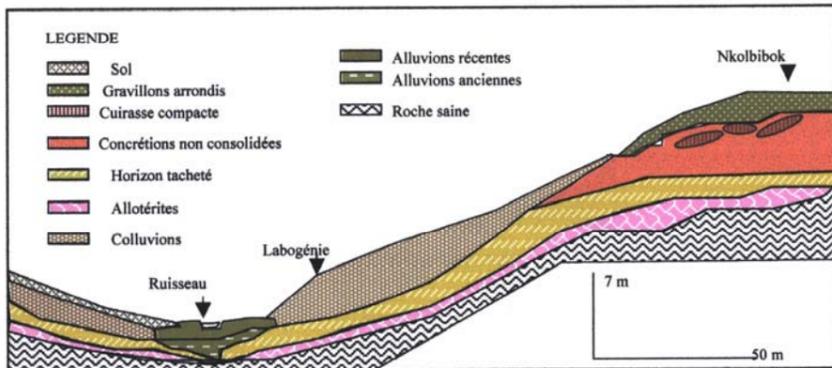
PARAMETRES CARACTERISTIQUES

Pluie

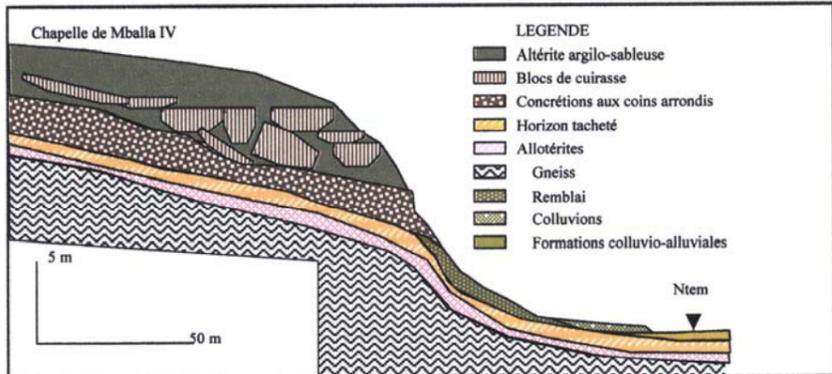
Intensité: 108 mm/h
Intensité moyenne: 28 mm/h
Hauteur: 48.5 mm

Temps de réponse: 18 mn
Ecoulement brut: 71244 m³
Charge en suspension: 720m³ (358 T)
Charge en traction: 0.010m³ (14 kg)
Ecoulement pur: 70533 m³
Coefficient d'écoulement: 8.2%
Arrachement: 0.17

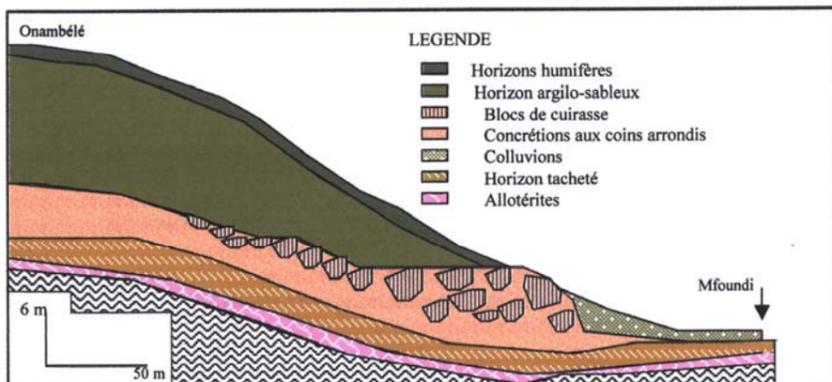
GEOLOGIE



TOPOSEQUENCE DES ALTERITES A AFFLEUREMENTS GROSSIERS AU SOMMET



TOPOSEQUENCE DES ALTERITES A AFFLEUREMENTS GROSSIERS EN RUPTURE DE PENTES

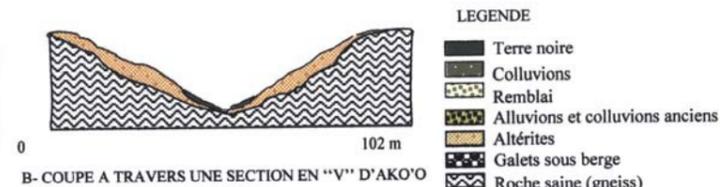


TOPOSEQUENCE DES LATERITES A AFFLEUREMENTS GROSSIERS EN BAS DE PENTE

QUELQUES PROFILS EN TRAVERS DANS LES VALLEES EN AUGES DE YAOUNDE



A-COUBE A TRAVERS UNE SECTION EN AUGES DU MFOUNDI



B-COUBE A TRAVERS UNE SECTION EN "V" D'AKO'O



C-COUBE EN TRAVERS DANS UN MEANDRE DE L'AFEME



D-COUBE EN FLATT DE LA VALLEE DE LA MEFOU

2 - UN SITE NATUREL CONTRAIGNANT POUR LE DEVELOPPEMENT DE YAOUNDE

Depuis l'origine et plus encore aujourd'hui, le site de Yaoundé, très vallonné, présente des contraintes naturelles et des limites à l'extension urbaine (cf. carte n°1 : environnement naturel page 9).

Le site collinaire induit des risques importants : l'érosion, les mouvements de terrain et les inondations posent le problème plus global de la gestion du milieu.

La fréquence des accidents et l'ampleur accélérée des risques sont encore accrues par l'action anarchique et incontrôlée de l'Homme

De plus, les critères d'altitude et de pente restreignent la constructibilité ainsi que la présence de roches affleurantes sur les sommets. Ce sont autant de facteurs qui rendent l'urbanisation onéreuse.

3 - UN SITE PEU MANIABLE

L'extension du périmètre urbain confirme le poids du site sur le processus d'urbanisation qui se heurte à la ceinture des hauts reliefs pour privilégier l'occupation de la ceinture forestière. La maîtrise du site passe par nombre de considérations dont :

- La dégradation continue du paysage naturel,
- La fréquence des accidents et l'ampleur accélérée des risques liés à l'urbanisation,
- Les déséquilibres du couvert et de la chaîne végétale,
- L'occupation anarchique des milieux naturels,
- Le mauvais entretien des rares équipements et l'inconfort sanitaire,
- L'insalubrité du réseau hydrologique,
- Les comportements inciviques, etc.

Les sept collines symboles de YAOUNDE



*Excavation à Mendong :
Un facteur aggravant pour le risque de glissement de terrains*



Un « grignotage » anarchique et progressif des pentes boisées en dépit de nombreux risques



Vue du Lac

4 - UN SITE NATUREL VERDOYANT...

Historiquement, l'urbanisation s'est faite au détriment de la couverture végétale naturelle, englobant les bas fonds inondables ou peu accessibles. Les zones périphériques ont été et continuent à être progressivement colonisées de façon peu contrôlée, avec une tendance au « noyautage » des massifs existants.

Par habitude, y compris dans des attitudes négatives de négligence (des marécages par exemple), la verdure est omniprésente à tous les étages de la ville. De plus, la présence de l'horticulture et d'activités de maraîchage se conjugue avec l'héritage du bocage agricole en voie d'intégration.

5 - ... MAIS PEU MIS EN VALEUR

Malgré l'ambitieux programme du SDAU 1982-2000 pour la mise en place d'une véritable politique de protection et de mise en valeur de l'environnement et d'une culture du paysage urbain :

Projections 2000 du SDAU de 1982 :

1.230 ha pour cinq grands parcs
50 ha pour quatre cimetières paysagés
18.800 ha pour trois réserves naturelles
900 ha d'espaces verts collectifs soit 5m²/hab

Aucune réalisation n'a été constatée.

- Aucun équipement public d'espace vert digne de ce nom n'est actuellement disponible dans le périmètre urbain.
- La plupart des réserves naturelles des hauts reliefs sont colonisées par une urbanisation anarchique qui provoque érosion et éboulements de terrain.
- Les réserves du cordon forestier, au lieu d'être reboisées, sont profondément modifiées par l'action humaine dans une forêt dégradée et en récession continue.
- Les fonds de vallées n'ont pratiquement pas été aménagés en dehors du parc de l'OAPI ou de la piste « Fougerolles », leur occupation reste non contrôlée.
- En dehors du Mont FEBE, les autres parcs n'ont pas été réalisés, avec parfois même un détournement d'orientation au profit de lotissement comme à l'Omnisports.

Pourtant, le site de Yaoundé possède une disposition naturelle à l'embellissement végétal...



Le MFOUNDI : Une rivière devenue « poubelle »

6 - UN CADRE DE VIE PEU A PEU DEGRADE

Les préoccupations sur l'environnement ont nettement évolué pour devenir une composante récurrente du discours public, sans que cela ne soit pourtant suivi d'effets décisifs sur le terrain. Pourtant les problèmes environnementaux sont de plus en plus nombreux et préoccupants.

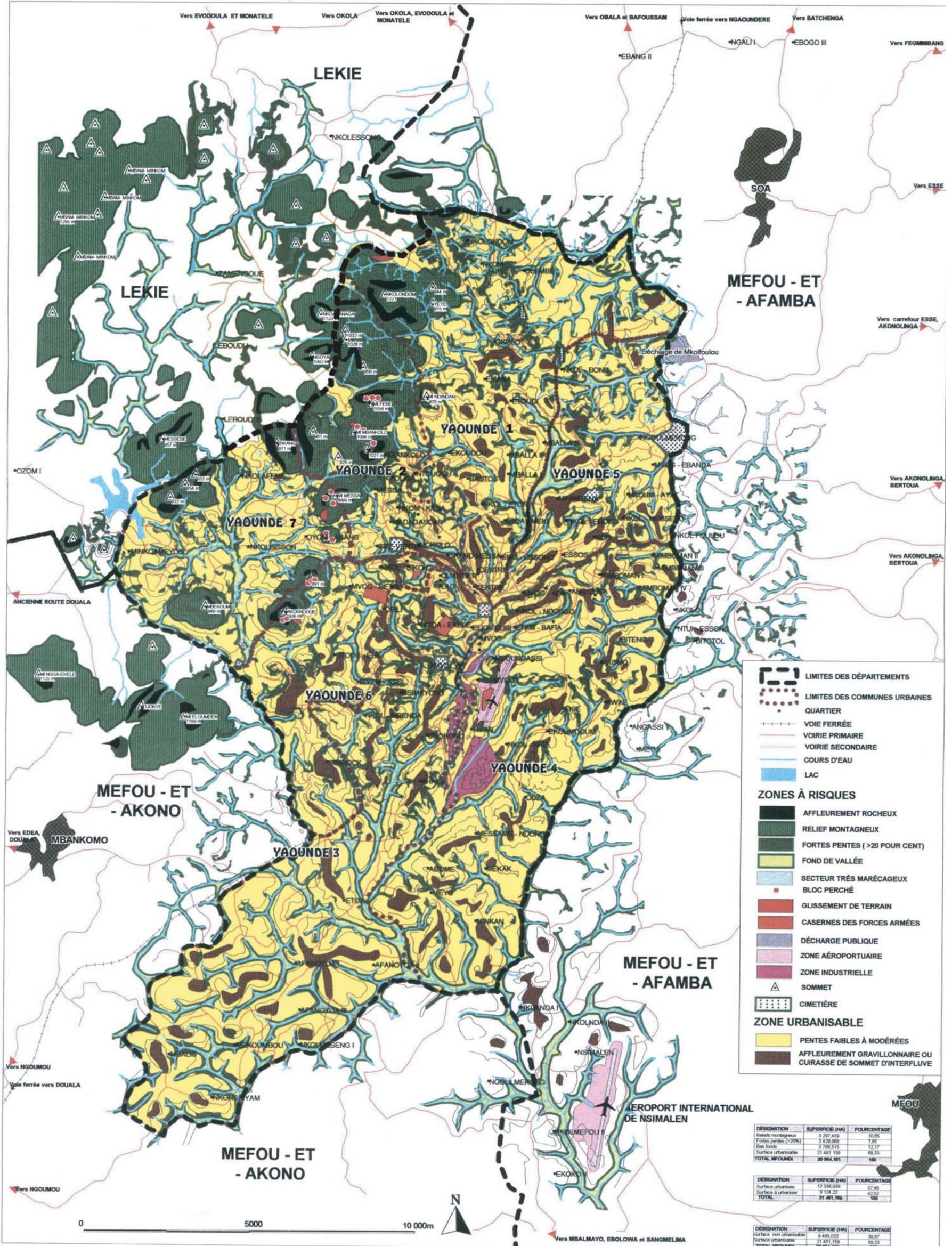
Depuis la catastrophe du lac NYOS en 1986, la prise en compte des risques majeurs est entrée véritablement dans l'outillage sécuritaire de l'Etat (création du plan ORSEC). Mais, depuis la catastrophe de NSAM en 1998 qui a montré la vulnérabilité de la ville, l'urbanisation est au cœur de la controverse... Une prise de conscience est intervenue mais n'a pas encore été suivie d'effets.

Sur le plan de la sécurité urbaine liée à l'environnement, il est non seulement important de considérer la fréquence des risques d'inondations, d'éboulements de terrains et d'effritement des crêtes mais également :

- L'absence de surveillance des pollutions urbaines de l'air et de l'eau
- La contamination des nappes souterraines et des sols impropres à la culture
- La gestion difficile des déchets spéciaux (industriels, hospitaliers, ménagers)
- Les nuisances acoustiques et olfactives (exemple Abattoir d'Etoudi)
- La faiblesse de la couverture vétérinaire et la divagation d'animaux
- La carence des systèmes d'assainissement et des stations d'épuration
- L'insuffisance des systèmes de collecte, transports, stockage et recyclage des déchets ménagers

Le principal frein au processus d'amélioration de l'environnement urbain est avant tout l'illisibilité des compétences entre les délégations de l'administration centrale et les municipalités.

DELIMITATION DES ZONES A RISQUES

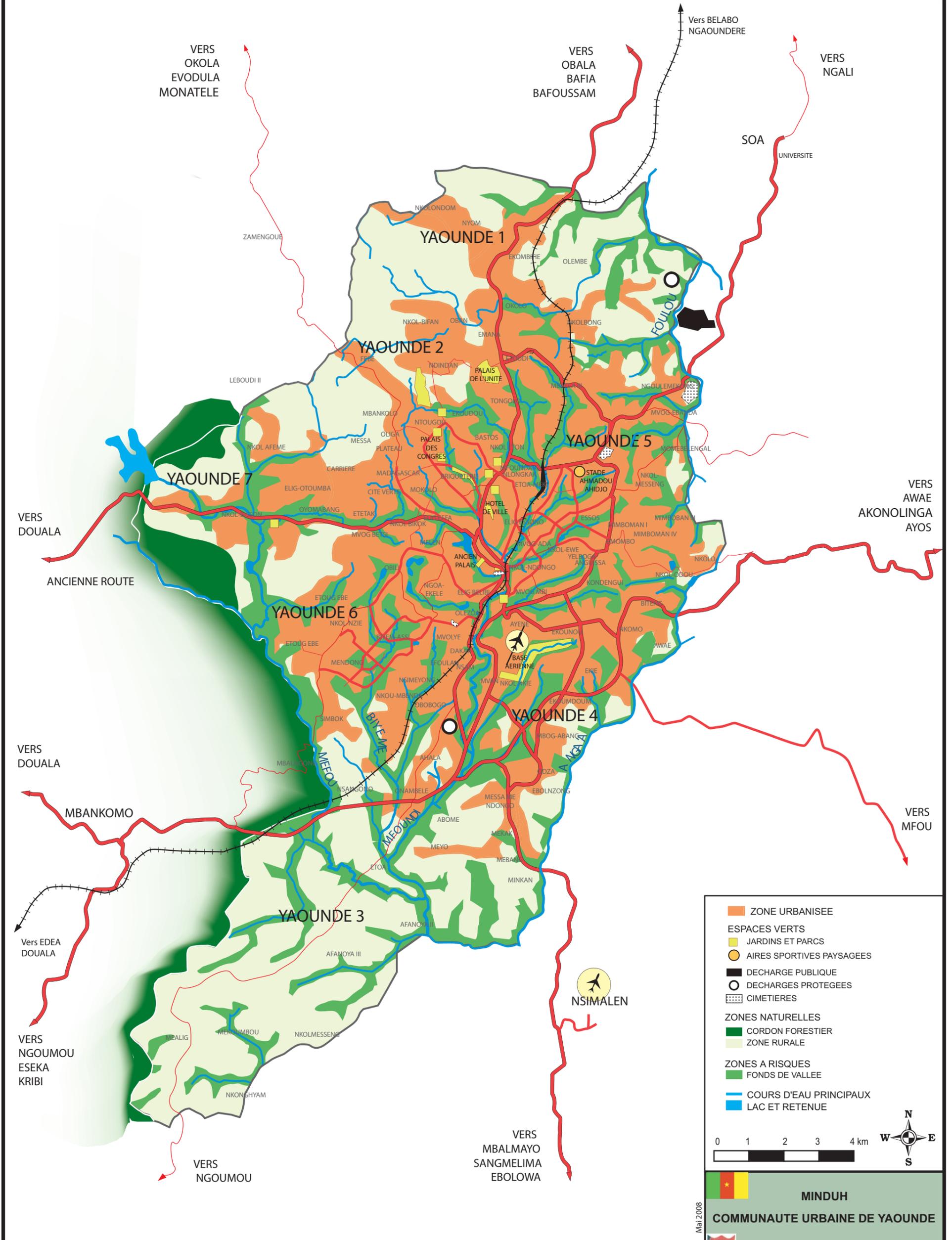


Mai 2008

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

ENVIRONNEMENT URBAIN 2002



PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

LES DIFFERENTS ACTEURS DE L'ENVIRONNEMENT



DRAINAGE / VOIRIE / RESEAUX



ESPACES VERTS / EMBELLISSEMENT



REGLEMENTATION



ASSAINISSEMENT



ORDURES / HYGIENE



FINANCEMENT



CUY

Communauté Urbaine de Yaoundé



MINEE

Ministère de l'Energie et de l'Eau



MINDUH

Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat



MINSANTE

Ministère de la Santé Publique



CA

Communes d'Arrondissement



SNEC

Société Nationale des Eaux du Cameroun



MINATD

Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation



MINEP

Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature



MAETUR

Mission d' Aménagement et d' Equipement des Terrains Urbains et Ruraux



AES - SONEL

Société Nationale d'Electricité du Cameroun



FEICOM

Fonds Spécial d'Equipement et d'Intervention Intercommunal



HYSACAM

Hygiène et Salubrité au Cameroun



MINTP

Ministère des Travaux Publics



ONG

Organisations Non Gouvernementales



MINFI

Ministère des Finances



PRIVES



MINEPAT

Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire



MINDUH

COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

Mai 2008

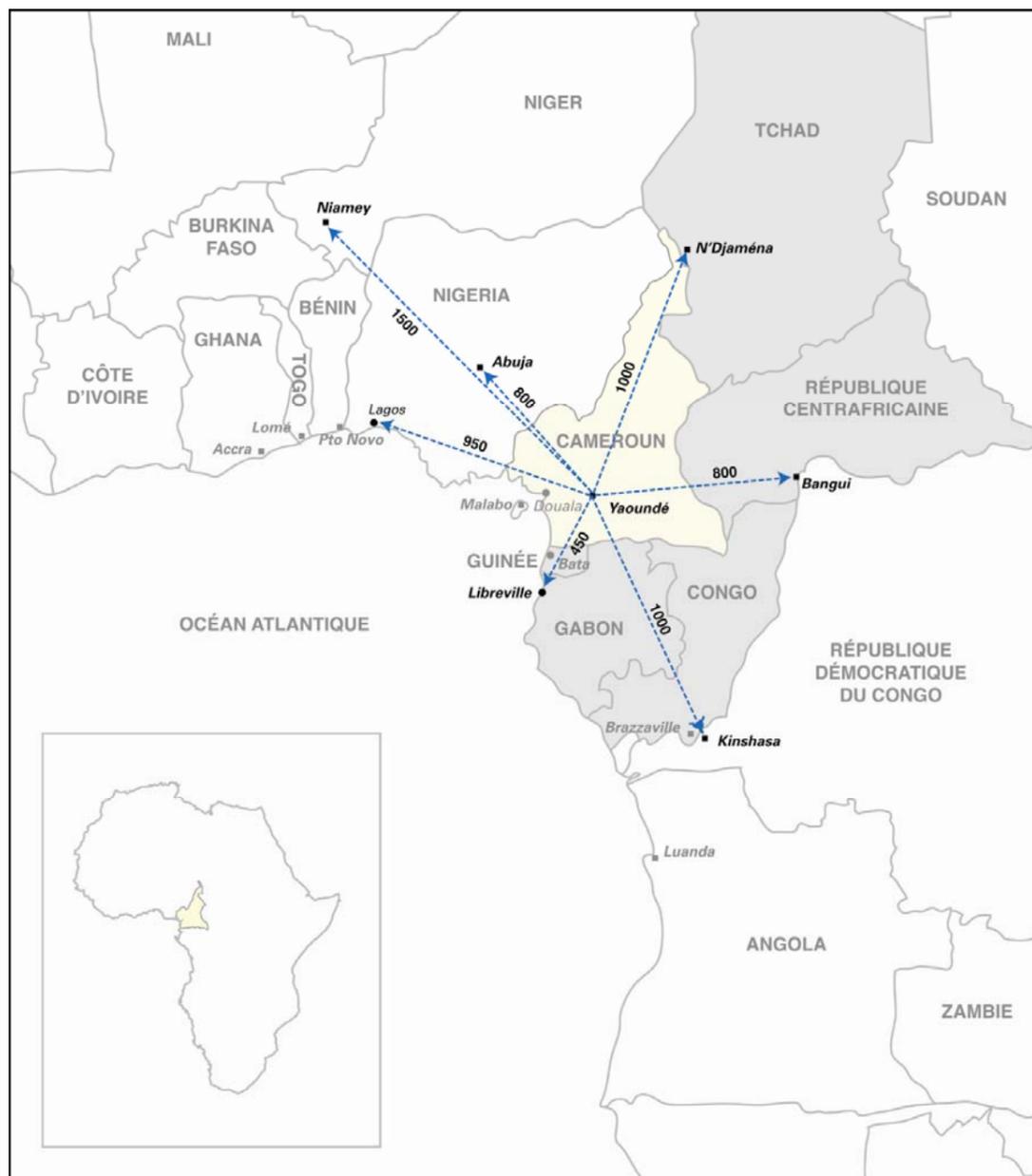


1 - 3 YAOUNDE, CAPITALE DU CAMEROUN

1 - LES ATOUTS D'UNE METROPOLE INTERNATIONALE



Monument de la réunification



Yaoundé est située à moins de 1 500km d'une dizaine de capitales africaines

L'évolution du contexte international favorise le Cameroun et Yaoundé aujourd'hui plus qu'en 1982.

L'entrée du pays à la fois dans le Commonwealth et la Francophonie illustre une activité diplomatique intense doublée de celle des congrès internationaux fréquents à Yaoundé

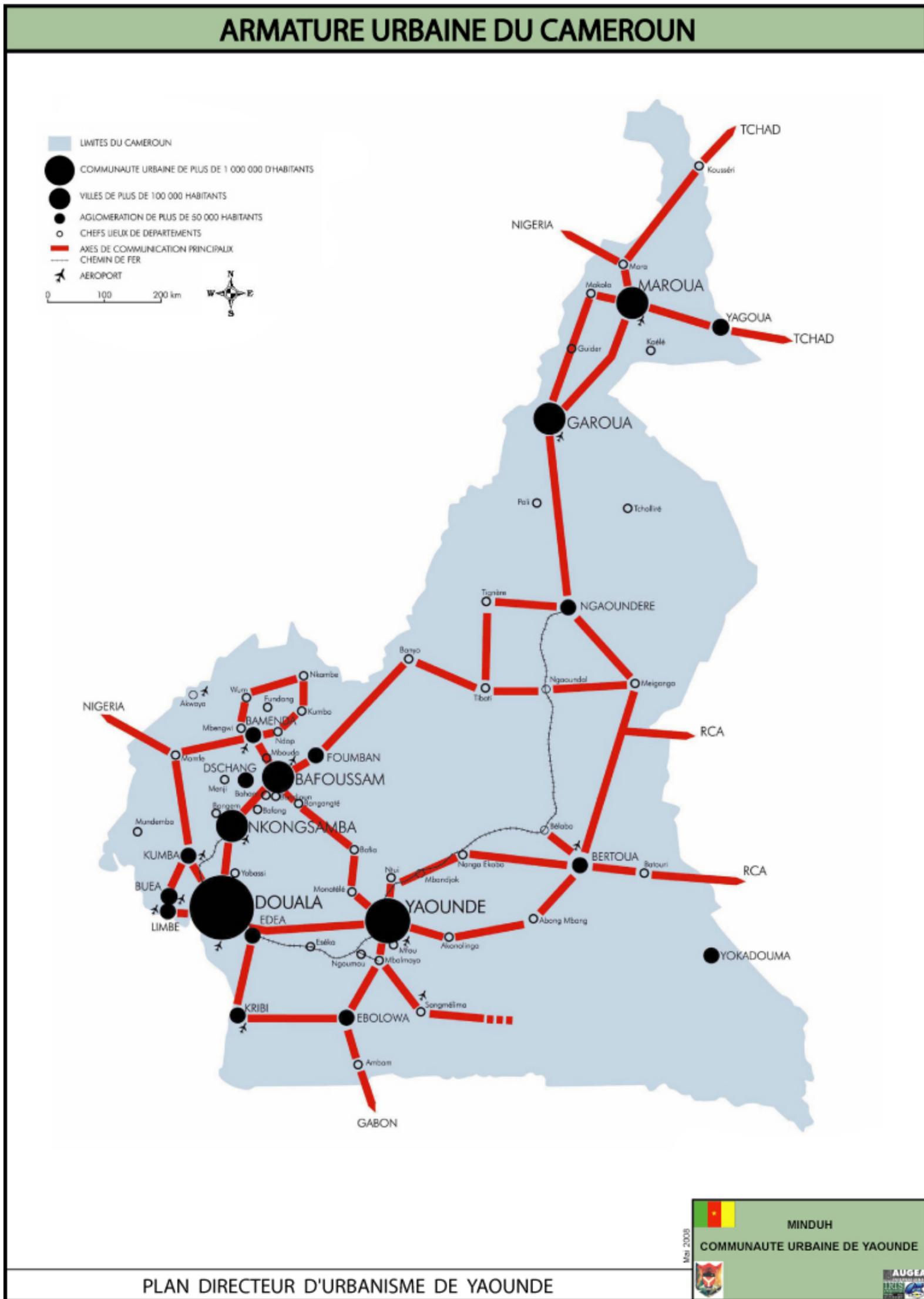
Comme capitale politique et administrative, Yaoundé concentre les directions et sièges sociaux de nombreuses entreprises. A l'image du réseau bancaire, le tertiaire supérieur - à travers les services aux entreprises et aux administrations, l'hébergement et l'enseignement supérieur - est très développé. Cette concentration est un atout supplémentaire pour Yaoundé.

Toutefois, il est à noter qu'actuellement, la **faiblesse de l'offre et de l'armature touristique** est un frein au potentiel de développement économique de Yaoundé .



Boulevard du 20 mai, Centre ville

ARMATURE URBAINE DU CAMEROUN

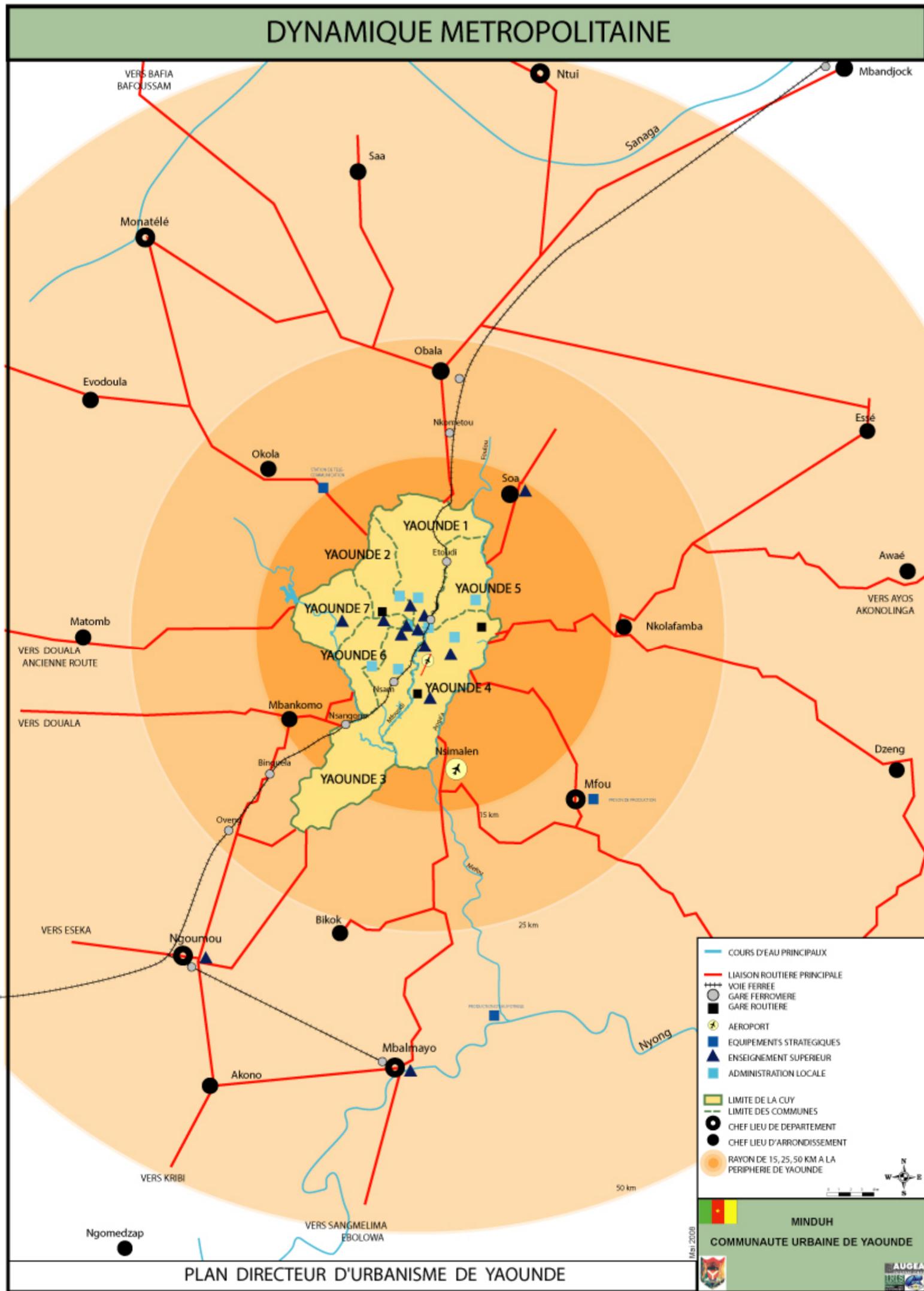


De nouveaux équipements de liaison et d'accueil positionnent Yaoundé comme le premier carrefour des principaux axes d'échange de la région et du pays.

La construction de l'aéroport International de NSIMALEN, l'amélioration des télécommunications et la construction de routes africaines ont renforcé la capacité et l'image internationales de la ville.

Les grands axes routiers du Cameroun passent par Yaoundé et en font une « plaque tournante » :

- L'axe NORD - SUD : Nanga Eboko, Mbandjock, Obala, Yaoundé, Sagnelima
- L'axe EST - LITTORAL : Batouri, Bertoua, Abong-Mbang, Ayos, Yaoundé, Douala
- L'axe SUD - NORD - OUEST : Ebolowa, Yaoundé, Bafia, Bafoussam, Bamenda



Une fonction métropolitaine pour l'arrière pays

Un absence de villes périphériques capables de seconder Yaoundé.

La ville de Yaoundé règne sur un Hinterland très peu développé à dominante rurale (l'Est forestier, le Sud cacaoyer et le couloir Nyong - Sanaga).

En effet, sur un rayon de 100 km, très peu de villes secondaires dépassent 50.000 habitants.

Cet espace régional autour de la ville est très peu structuré avec un réseau urbain et des villes secondaires parfois en déclin, la fonction administrative étant le principal facteur d'organisation.

2 - LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

En 2001 la population est évaluée entre 1 300 000 et 1 500 000 habitants

En 2020, la population de Yaoundé devrait doubler pour atteindre 2,8 millions d'habitants (hypothèse moyenne)

La taille moyenne des ménages est estimée à 5,5 en l'an 2000

La faiblesse des sources

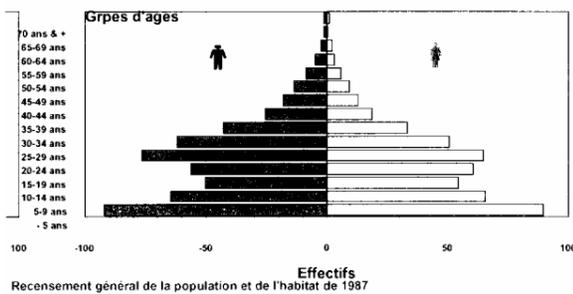
Le Cameroun et la Ville de Yaoundé n'ont pas connu de recensement depuis 1987. Les multiples enquêtes depuis lors n'ont pas porté sur l'estimation véritable de la population. Les chiffres connus sont donc pour l'essentiel des estimations approximatives faites à partir d'enquêtes thématiques réalisées ou par projection.

Une attraction évidente de la capitale

Yaoundé connaît une forte croissance démographique en raison de :

- Son rôle administratif : en tant que capitale politique, Yaoundé comporte la grande majorité des structures administratives du pays et son influence nationale et internationale est confirmée du fait des multiples représentations consulaires et diplomatiques
- Son rôle universitaire : la première université a été construite à Yaoundé en 1960 et la récente création d'une nouvelle université à SOA accentue encore l'attraction de la population étudiante.
- Ses atouts économiques : l'unique voie ferrée reliant le Nord et le port de Douala passe par Yaoundé et les autres voies et réseaux qui s'y développent constituent des appoints pour la naissance d'un tissu industriel viable. Par ailleurs, l'afflux migratoire représente une force économique indéniable, même si elle est essentiellement informelle.

Pyramide des âges de la ville de Yaoundé, 1987



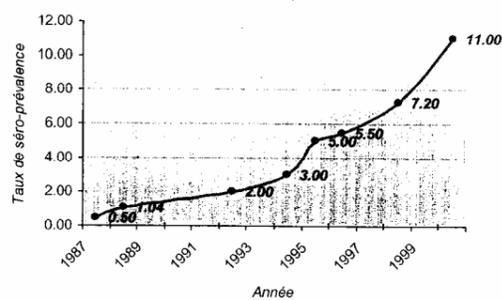
Quelques données essentielles accessibles

En dépit des imperfections de la collecte des données sur l'âge, il est constaté :

- Le maintien d'une forte fécondité
- La prédominance du groupe adolescent (avec l'afflux des femmes) dont la grande partie sont des étudiants et des jeunes venant travailler dans le secteur informel
- Le rétrécissement du sommet de la pyramide des âges qui démontre que Yaoundé est une ville qui rajeunit.

Une donnée inquiétante est la montée de la séroprévalence : son taux est passée de 0,5 % en 1987 à près de 11 % en 2000, proche de la moyenne nationale (11,5 %), chiffres communiqués par ONUSIDA qui signale également des taux plus importants en zone rurale. Le Cameroun est ainsi un des pays d'Afrique Centrale les plus touchés par l'infection. Cette augmentation de la séroprévalence entraîne de fait une augmentation du taux de mortalité et a des conséquences sur l'espérance de vie.

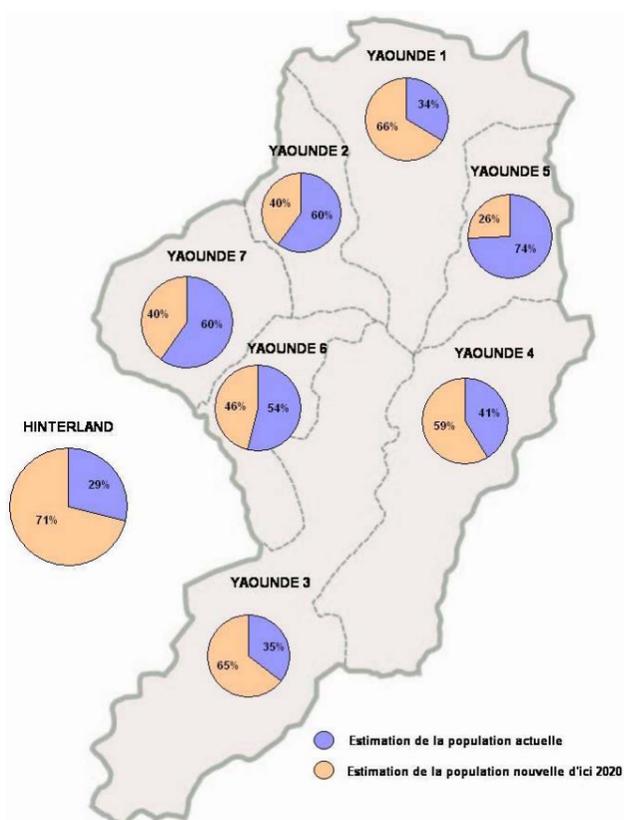
Taux de séro-prévalence de 1987 à 2000



Projections de croissance

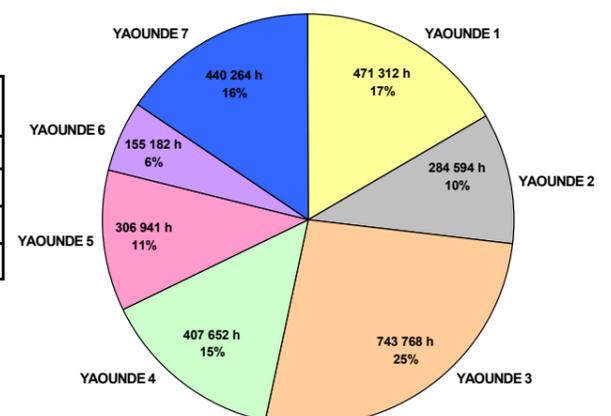
Les projections de croissance de la population en hypothèses basse et haute prévoient :

Localisation de la population nouvelle en 2020



Répartition de la population par arrondissement en 2020

Horizon	Hypothèse basse	Hypothèse haute
2005	1 407 254	1 817 897
2010	1 699 007	2 194 306
2015	2 021 786	2 728 228
2020	2 371 234	3 326 712



Les conséquences envisagées sur le plan urbain sont :

- En hypothèse haute, la pauvreté nuit à l'émergence des villes moyennes et à la création de nouveaux pôles d'urbanisation ainsi les grandes métropoles dont Yaoundé sont très sollicitées par les nombreux migrants internes. Répondre aux besoins urbains devient plus difficile.
- En hypothèse basse, la prospérité économique donne l'opportunité de mettre l'accent sur les principaux secteurs de développement dont l'urbanisation, ce qui permet de libérer Yaoundé et Douala de la forte pression démographique et de diminuer leur poids dans le secteur urbain.

1 - 4 ECONOMIE ET EQUIPEMENTS

1 - L'ECONOMIE CAMEROUNAISE

L'analyse de l'économie camerounaise aboutit au constat suivant :

Malgré :

- Des conditions et des atouts favorables à la relance de la croissance et à la réduction de la pauvreté notamment au plan extérieur (position de choix en Afrique Centrale et diversité des pays voisins, double appartenance aux mondes francophone et anglophone) et au plan intérieur (ressources naturelles et humaines abondantes, secteur privé dynamique).
- Les efforts accomplis dans la mise en œuvre des réformes dans le cadre du programme d'ajustement structurel.
- L'admission du Cameroun à l'initiative PPTE qui marque le desserrement de la contrainte de la dette extérieure.

On se rend compte que :

- La mise en œuvre des réformes structurelles (privatisation de certaines entreprises) est très lente.
- Le gouvernement n'est pas encore en mesure de faire de ses dépenses un moteur de croissance :
 - Le niveau des dépenses d'investissement public est faible (moins de 25% des dépenses publiques totales)
 - Le rythme de consommation des crédits d'investissement est très lent
- Sous l'effet du faible niveau des dépenses d'investissement public, de l'accumulation de la dette intérieure, de l'inflation et du chômage, la demande intérieure décroît et ne peut pas soutenir la croissance.
- La balance commerciale se détériore du fait de la baisse des exportations pétrolières et du manque de compétitivité dans le secteur non pétrolier.
- La meilleure contribution du Gouvernement à la promotion de la croissance consistera pour longtemps encore, à fournir les services et les infrastructures efficaces nécessaires au développement économique et à la relance de la croissance par le biais de :
 - privatisations encore nécessaires
 - l'amélioration du climat de l'investissement privé
 - la stimulation de l'investissement dans le secteur privé en lui apportant un appui mieux ciblé et efficace
 - l'amélioration de la compétitivité dans le secteur non pétrolier
 - la diversification de l'économie grâce à la mise en valeur de toutes les potentialités naturelles et humaines dont dispose le pays
 - la canalisation de toutes les potentialités du pays vers la promotion d'une économie compétitive et de la mise en place de politiques économiques et sociales par rapport aux objectifs à atteindre en partenariat avec le secteur privé
 - un endettement, non pour faire face à des besoins de consommation mais prioritairement pour financer des projets rentables et permettant d'améliorer la compétitivité de l'économie et de faire face au service de la dette
- Si l'aide internationale assure le financement dont le pays a besoin, à des conditions avantageuses, les mesures de restructuration prises pendant la période d'ajustement et l'initiative PPTE auront un effet bénéfique en assurant la relance de la demande intérieure par l'intermédiaire des revenus des ménages ; et les principaux objectifs du programme triennal 2000-2003 pourront être atteints.
- Finalement, quelque soit le type d'évolution qui se produira effectivement, les équilibres de l'économie camerounaise resteront encore fragiles et les capacités de financement des investissements publics extrêmement limitées eu égard aux besoins.

2 - L'EMPLOI

Les données relatives à l'emploi sont rares, imprécises et peu cohérentes. En dehors du recensement de 1987, on peut uniquement se baser sur les enquêtes « emploi » de 1993 et 1994 et sur l'enquête « Consommation et conditions de vie des ménages à Yaoundé » de décembre 1993 pour estimer l'évolution de l'emploi depuis le SDAU de 1982 ainsi que sur l'enquête INS-EESI de 2005.

Projections du SDAU 1982 :
140.000 emplois

Estimations actuelles :
87.000 emplois
(secteur informel exclu)

On peut constater l'énorme poids du système informel multisectoriel.

L'enquête « Consommation et conditions de vie des ménages à Yaoundé » de 1993 et l'enquête INS-EESI de 2005 indiquent que :

- La hiérarchie des montants de revenus mensuels moyens s'égrène de 198 000 FCFA pour les ménages actifs à 25 000 FCFA pour les ménages inactifs / chômeurs avec un revenu moyen mensuel de 72 890 FCFA pour les travailleurs dépendants;
- Pour l'ensemble de la population active occupée à Yaoundé, le revenu moyen en activité principale est de 53 000 FCFA par mois;
- Dans l'ensemble, plus de 40% des actifs occupés gagnent moins que le salaire minimum légal, 23 500 FCFA par mois, en activité principale;
- En 2001, plus de la moitié des travailleurs est en situation de sous-emploi;
- En 1993, 56% du revenu total des ménages de Yaoundé a été distribué par le secteur public alors qu'il ne compte que pour moins de 30% des emplois. Ce chiffre souligne l'importance probable de l'impact des mesures affectant la masse salariale du secteur public.

La montée du chômage a accompagné la récession de la décennie 1985-1995, qui s'est traduite par le re-dimensionnement de la fonction publique et la restructuration des entreprises publiques. L'emploi privé n'a pu combler le vide dû à cette baisse de l'emploi public, ce qui a conduit à une croissance du secteur informel qui se continue dans les années 2000.

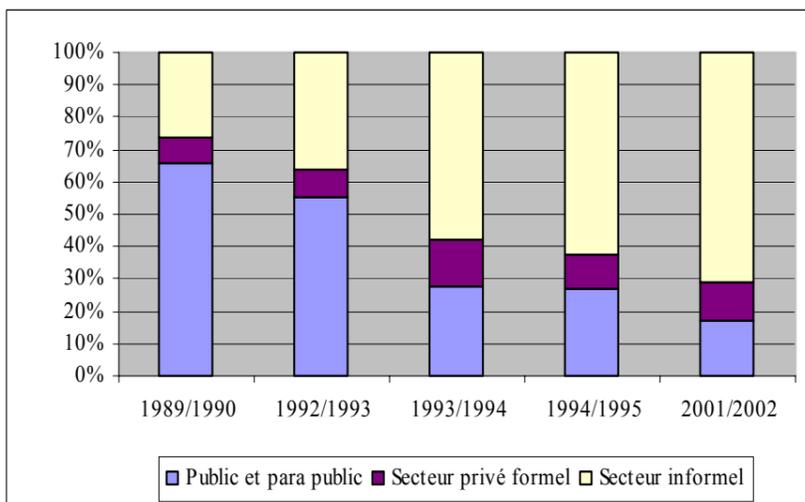
Cette montée a été accélérée et amplifiée par trois caractéristiques structurelles qui sont encore valables aujourd'hui :

- La vulnérabilité technique et économique du tissu industriel local
- L'inadéquation qualitative des systèmes éducatifs et de formation
- Le dysfonctionnement structurel du marché du travail en milieu urbain

L'évolution récente des économies mondiale et nationale engendre une période morose où certains acteurs ont réussi néanmoins à se maintenir : c'est le cas du bâtiment et des travaux publics. Il faut noter également la croissance du tertiaire non administratif.

Le problème principal du marché du travail à Yaoundé et plus généralement au Cameroun n'est pas, comme ailleurs, celui de la sous occupation des travailleurs (chômage) mais celui du sous-emploi.

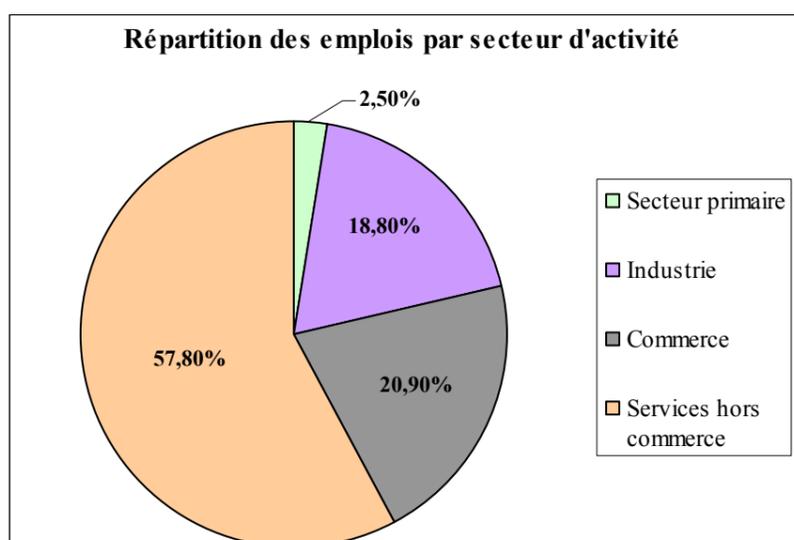
Rien n'indique cependant que cette baisse globale de l'activité économique va se poursuivre. De plus, les principaux objectifs de la politique monétaire ont été atteints et l'assainissement des finances publiques connaît des progrès.



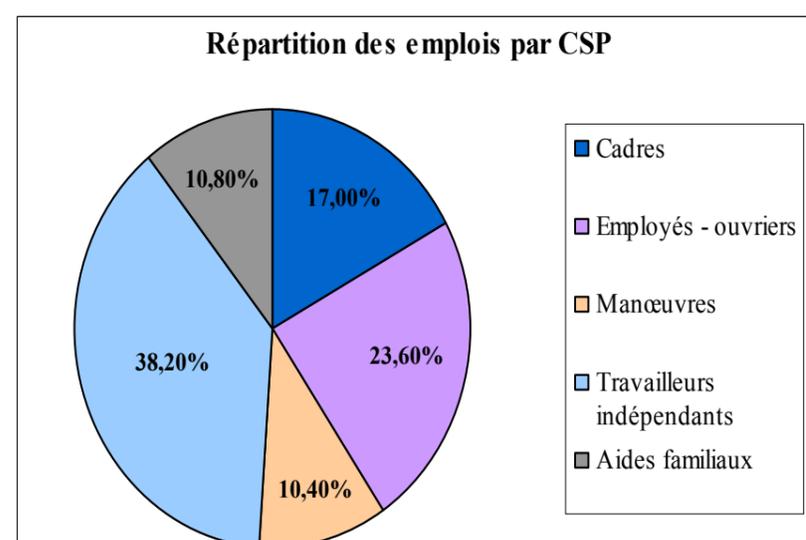
Répartition et évolution de l'emploi à Yaoundé de 1989 à 2002
Sources : Annuaire statistique du Cameroun 1999 et INS-EESI 2005

Caractéristiques sociodémographiques	
< 15 ans	39,00%
Age médian	20
Taux d'activité au sens du BIT	
10 ans ou +	55,50%
15 ans ou +	63,60%
Hommes	63,20%
Femmes	47,70%
Taux de chômage	
Chômage au sens du BIT	
10 ans ou +	14,70%
15 ans ou +	14,80%
Hommes	11,40%
Femmes	19,20%
Taux de chômage élargi (10 ans ou +)	17,90%
Sous-emploi	
Taux de sous-emploi visible	9,90%
Taux de sous-emploi invisible	38,40%
Taux de sous-emploi global	53,70%
Autres indicateurs	
Taux d'informalité	71,20%
Taux de salarisation	51,00%

Caractéristiques du marché du travail à Yaoundé en 2001/2002
Source : INS-EESI 2005



Répartition des emplois par secteur d'activité à Yaoundé en 2001/2002
Source : INS-EESI 2005



Répartition des emplois par CSP à Yaoundé en 2001/2002
Source : INS-EESI 2005

LOCALISATION DES EMPLOIS DANS L'ESPACE URBAIN

Les problèmes à résoudre à court et moyen terme sont :

- La croissance très forte du secteur informel
- La congestion du Centre Ville



En dehors du secteur informel, l'activité dominante de Yaoundé reste l'Administration qui distribue une masse salariale très importante aux ménages (56% du revenu total des ménages de Yaoundé en 1994) et représente le volume d'emplois permanents le plus important (plus de 71% des emplois permanents du secteur moderne en 1994).

La répartition des zones d'emplois a des incidences sur les déplacements, les migrations quotidiennes et l'organisation des transports urbains. Elle apparaît donc comme un élément crucial dans la structuration de la ville. C'est pourquoi faute d'un dénombrement systématique des emplois dans le cadre du découpage de l'espace urbain, îlot par îlot, nous avons mené une enquête succincte permettant de localiser les types d'activités dans la ville de Yaoundé.

Présentation d'ensemble

Le dénombrement systématique des emplois sur la base des informations disponibles n'a pas été possible. Il aurait permis la construction d'une image plus réaliste de la situation à la date de référence. Une enquête a permis de dégager les éléments caractéristiques de la situation actuelle des emplois par quartier.

L'enquête révèle que :

- Une palette très large d'activités sur le Centre Ville : cette concentration est due, pour la partie des emplois formels, à l'importance des activités tertiaires et pour la partie des emplois informels, à la présence du marché central.
- La fonction industrielle de certains quartiers de la ville, en particulier le quartier Aviation qui va de Mvog-Mbi à Mvan (actuelle zone industrielle).
- La vocation tertiaire de certains autres quartiers, comme Melen ou Mvog-Mbi, Mokolo, Briqueterie, etc.
- La fonction privilégiée que jouent certains quartiers dans les activités informelles : Briqueterie, Mokolo, Mvog-Ada, Mvog-Mbi...

Au niveau le plus général, la concentration d'activités économiques est frappante. Le centre de l'espace urbain constitue le cœur de la polarisation avec des densités très élevées selon les zones.

Il suit une relation inverse entre les pôles de concentration des emplois du secteur formel et les pôles de concentration des emplois informels. Les emplois formels semblent se focaliser dans des zones à faible densité de population, mais à tissu urbain structuré, et les emplois informels dans les quartiers populaires à tissu urbain spontané ainsi que dans le Centre Ville avec le grand marché central.

De plus, au sein du secteur formel, la situation révèle une certaine spécificité des localisations par type d'activité :

- Les emplois tertiaires se concentrent au centre ville.
- Les emplois industriels se localisent dans des zones plutôt périphériques non résidentielles.

Au sein du secteur informel, au contraire, la spécificité des localisations par activité est beaucoup moins marquée. Le phénomène dominant est bien le développement de ces activités dans les zones d'habitat dense à caractère populaire.

Localisation des emplois du secteur tertiaire formel

L'enquête révèle ici un double phénomène :

- La concentration des emplois tertiaires dans le Centre ville,
- Leur importance générale dans la ville et plus précisément leur omniprésence dans l'espace urbain.

Ce double phénomène correspond en fait à la superposition de deux types de localisation des emplois :

- Les emplois administratifs qui sont focalisés en pôles dont le plus important est le plateau administratif avec sa position centrale. L'autre pôle, moins dense, se situe dans les îlots connexes des quartiers Hippodrome et Centre Ville. Enfin, le quartier Bastos regroupe les Administrations Internationales.
- Les emplois liés aux activités « Services Sociaux » (Education, Santé, Culte) sont les plus répartis sur l'ensemble du territoire urbain. Ces services réclament une bonne diffusion pour un meilleur accès des utilisateurs. Leur localisation est donc davantage fonction de la population, impératif qui semble en partie traduire la situation actuelle.

Cependant, l'implantation de grandes unités centrales est moins liée à cette règle qu'à l'espace disponible : le Campus Universitaire et l'hôpital Général en témoignent. L'hôpital Central se trouve par contre situé dans une zone qui s'est fortement densifiée depuis sa création mais dont l'avantage était la position stratégique au milieu de l'espace urbain.

A part ces exceptions notables, les services sociaux sous-tendent l'apparente répartition des emplois tertiaires.

Ceci signifie qu'en contrepartie, les autres emplois tertiaires (Banques, Assurances, etc., et commerce, hôtellerie, etc.) ne répondent pas à la même répartition. La création de ce type d'emploi paraît plutôt liée à un processus cumulatif de concentration.

Localisation des emplois du secteur secondaire formel

La situation des emplois du secteur secondaire manifeste un type de localisation tout à fait différent. Ces emplois se répartissent essentiellement selon un axe Nord-Sud, et de façon secondaire, en étoile selon un axe Est-Ouest.

On trouve la concentration de ces emplois :

- En premier lieu autour d'un pôle industriel, au sud de la ville,
- Ensuite, par poches au Nord ou à l'Ouest, voire au Centre.

La première zone industrielle de Yaoundé se trouve au Sud de la ville dans le quartier Mvan et dans l'avancée du quartier Mvog-Mbi et à la frange du quartier Kondengui qui le jouxte.

Trois activités regroupent un nombre important d'emplois : les industries de transformation du bois, les industries alimentaires avec les Brasseries et CAMLAIT et les industries du bâtiment et des travaux publics.

L'implantation de ce pôle industriel est certainement liée, au départ, à l'existence de terrains périphériques bien situés et peu onéreux : zone MAGZI.

La disponibilité en espace (T.P.) et en eau d'écoulement (Brasserie) a sans doute présidé à l'implantation des activités dominantes.

Mais la desserte en transport (voie ferrée, puis voirie de bonne capacité, et la proximité de l'aéroport) constitue le facteur commun à la création d'emplois industriels dans cette zone.

En effet, la situation des emplois de la zone manifeste un processus de diversification du tissu industriel. Dans le quartier Mvan, à peu près tous les types d'activités industrielles sont représentés.

L'existence d'une zone industrielle ne peut que confirmer ces traits apparents dans la situation.

Mais ce pôle d'emplois industriels s'étire en réalité en couloir de concentration selon deux axes :

- Un axe Mvan - Centre Ville, avec une poussée de diffusion vers l'Est, dans les quartiers Mvog-Ada et Nkoldongo.
- Un axe Mvan vers Mbankomo sur la route Yaoundé Douala.

Mis à part ce pôle principal, les autres emplois industriels sont peu dispersés. La localisation d'unités secondaires est relativement regroupée par poches par rapport à l'ensemble de l'espace urbain.

Les emplois offerts dans ces zones concernent des activités bien caractérisées : essentiellement le travail des métaux, les industries du bois et le bâtiment – travaux publics.

C'est en réalité les emplois de transformation du bois et ceux du bâtiment – travaux publics qui se trouvent les plus dispersés dans l'ensemble de la ville.

Bastos, enfin, abrite depuis 1946 l'importante unité de traitement du tabac qui a donné son nom à ce quartier en fait essentiellement résidentiel.

Localisation des emplois informels

Les zones de forte densité d'activités informelles correspondent aux zones de forte densité de population et au tissu urbain spontané.

L'analyse de la nature des pôles de forte densité de ce type d'emploi révèle qu'au sein de leurs zones d'élection, les emplois informels sont plus dispersés que les emplois formels sur l'espace urbain. Il faut en effet tenir compte du fait que **la localisation d'un grand marché dans un quartier porte à un niveau très élevé la densité des emplois informels**. C'est évidemment le cas pour Mokolo, Mvog-Mbi, Essos, etc. Quant au marché central, il faut souligner le caractère particulier de ce pôle d'emplois informels, dont la localisation est d'avantage liée à l'activité commerciale générale du Centre Ville qu'à la densité d'habitants.

Contrairement au secteur formel, **il n'existe pas vraiment de spécialisation des zones d'activités**. Les emplois du type « production – services » sont presque toujours associés aux emplois du type « commerce ». De même, on note peu de spécialisation de quartier entre les différentes activités de « production – services », qui sont relativement diversifiées. Pour les emplois informels, tout se passe plutôt comme si on assistait à un processus d'interaction et d'introduction.

La présence d'un marché dans un quartier semble aller de pair avec une densification des emplois du commerce hors-marché et semble même avoir une certaine conséquence sur les emplois de « production – services ». Par ailleurs, **les parcours de circulation (quelle que soit la qualité de la voirie) et les carrefours de passage semblent fournir des pôles d'attraction des emplois informels**.

On notera l'importance des emplois liés au textile, rattachés aux activités de « production – services » et des emplois du commerce alimentaire hors-marché.

On mentionnera les **emplois informels du secteur primaire**. Ce secteur regroupe à Yaoundé des activités agricoles et sylvicoles telles que des plantations vivrières, des activités de maraîchage et la culture de plantes et fleurs, qui subsistent sur l'espace urbain de Yaoundé. Ces activités primaires trouvent essentiellement leur place au Centre Ville et dans les quartiers périphériques. Elles se localisent dans les bas-fonds qui demeurent encore vides d'habitations.

3 - LES GRANDS EQUIPEMENTS

Des équipements scolaires insuffisants et spatialement disproportionnés

A l'exception des équipements de l'enseignement maternel, les équipements scolaires sont insuffisants et spatialement disproportionnés

La situation par arrondissement se présente de la manière suivante :

Nombre d'établissements	Enseignement maternel	Enseignement primaire	Enseignement secondaire général	Enseignement secondaire technique
YAOUNDE 1	31	62	17	4
YAOUNDE 2	28	54	8	1
YAOUNDE 3	99	78	15	4
YAOUNDE 4	20	121	20	2
YAOUNDE 5	12	53	12	1
YAOUNDE 6	66	80	27	5
YAOUNDE 7	30	31	4	1
TOTAL	286	479	103	18

Source : Enquêtes AUGEA

D'une part, quels que soient les normes et ratios considérés, les équipements de l'enseignement maternel sont satisfaisants dans l'ensemble ainsi que par arrondissement. A signaler, de plus, la prédominance du secteur privé dans cet ordre d'enseignement

D'autre part, en ce qui concerne les autres niveaux d'enseignement, il convient de signaler un déficit global en nombre d'établissements et en nombre de classes pour l'ensemble du territoire de la Communauté Urbaine de Yaoundé et pour la majorité des communes d'arrondissement notamment dans l'enseignement secondaire technique.

Ecole publique
Lycée
Université



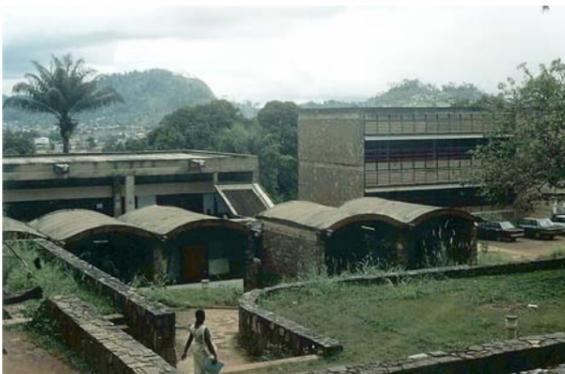
Toutefois, conformément aux prévisions du SDAU 1982, l'enseignement supérieur a connu une importante réforme en 1992 qui a conduit à la création de plusieurs universités réparties dans le pays et l'éclatement de celle de Yaoundé en deux parties. Les établissements constitutifs figurent dans le tableau ci-après.

Parallèlement, l'université Catholique d'Afrique Centrale a vu le jour, tout comme des institutions privées préparant aux diplômes de BTS dans des spécialités diverses. Il s'agit nominativement des instituts de SIANTOU et SAMBA Supérieur.



Etablissements	Effectifs	Arrondissements
Université e Yaoundé I dont :	23 246	Y III
ENS	4 685	
ENSP	474	
FALSH	11 716	
FS	5715	
FMSB	656	
Université de Yaoundé II dont	9 604	
ESSTIC	500	YIII
FSEG	1 500	Soa
FSJP	4 000	Soa
IFORD	33	YIII
IRIC	130	YVI
Université Catholique d'Afrique Centrale dont :	926	
Fac. Sciences sociales et de Gestion	463	YIV
Faculté de Théologie	162	YVII
Faculté de Philosophie	124	YIV
Département du Droit Canon	27	YVII
Ecole des Sciences Infirmières	150	YIV
Ecole Normale d'Instituteurs de l'Enseignement Général	698	YI

Source : Annuaire Statistique INS 2002



Les déficits constatés ne peuvent que s'alourdir dans l'avenir au vu des perspectives démographiques qui prévoient un doublement de la population d'ici 20 ans...

Un déficit inquiétant en équipements sanitaires

Depuis 1982, seul l'hôpital Général de référence a été construit à Nguosso avec les deux hôpitaux de district de Biyem-Assi et de la Cité Verte ainsi que l'hôpital obstétrique chinois. Plusieurs centres de santé d'initiative privée ont également vu le jour, parmi lesquels on peut citer la Fondation C. BIYA.

Le tableau ci-après présente la répartition de l'an 2000 des centres de santé par arrondissement :

- **Un déficit de 2 475 lits**
- **D'ici 2020, les besoins seront de plus de 5 000 lits**

Districts de santé	Localisation	Population (estimation)	Nombre de lits	Nb. de personne/lit	Nombre de centres	Nombres d'hôpitaux
Djoungolo	Y1 et Y4	430 000	240	1 792	37	8
Biyem-Assi	Y3 et Y6	349 000	90	3 878	18	2
Cité verte	Y2	319 000	40	7 975	7	3
Nkoldongo	Y4	340 000	30	11 333	17	4
Total/ moyenne		1 438 000	400	3670	79	17

Source : Enquêtes AUGEA

La situation sanitaire s'est fortement dégradée à Yaoundé depuis 1982, aussi bien dans l'ensemble de la ville que dans les districts de santé avec un déficit total de 2475 lits pour l'ensemble de la ville.

	Yaoundé 1	Yaoundé 2	Yaoundé 3	Yaoundé 4	Yaoundé 5	Yaoundé 6	Yaoundé 7	Total CUY
Hopitaux	3	3	3	1	2	2	0	14
Cliniques	12	3	0	6	7	1	0	29
Centres médicaux	31	41	12	25	13	14	0	136
Laboratoires	7	1	0	2	0	2	0	12
Total	53	48	15	34	22	19	0	191

Source : Enquêtes AUGEA



Hôpital de la CNPS



Hôpital gynéco-obstétrique et pédiatrique de Yaoundé

La vétusté et le déficit des infrastructures sportives pour un pays reconnu au niveau mondial

En 1982, on soulignait l'absence quasi-totale de complexes sportifs bien aménagés (avec piscine, gymnase et pistes d'athlétisme) et le sous équipement des quartiers en terrains de sports de normes réglementaires (70ha de superficie pour Yaoundé en 1980).

La ville de Yaoundé compte aujourd'hui un stade Omnisports datant de 1972 et 24 équipements de quartier ayant une certaine envergure. Deux équipements existants en 1982 ont disparu (le stade militaire, abandonné et délabré, et le stade de Madagascar, rasé en perspective de la construction d'un nouvel équipement sportif).

Cependant, il convient de noter la construction en cours (fin des travaux prévue pour 2008) d'un complexe sportif en centre-ville.

	Yaoundé 1	Yaoundé 2	Yaoundé 3	Yaoundé 4	Yaoundé 5	Yaoundé 6	Yaoundé 7	Total CUY
Stades omnisports	0	0	0	0	1	0	0	1
Terrains multi-sports	3	4	5	1	1	3	0	17
Terrains de football	5	5	7	2	3	6	0	28
Autres	5	1	1	1	0	0	0	8

Source : Enquêtes AUGEA

Les déficits en équipements sportifs et les besoins attendus en superficie



Stade Ahmadou Ahidjo

	Norme (hab/equipement)	Ratio actuel	Déficits	Surface de l'équipement (ha)	Besoins en superficie (ha)
Stade Omnisports	400 000	1 438 000	3	15	35
Complexes sportifs	250 000	0*	6	5	30
Terrains de Football	20 000	103 000	58	0,9	52,2
Total	-	-	67	-	117,2

* si l'on s'en tient à la composition stricte d'un complexe sportif : terrain de foot avec piste d'athlétisme, gymnase, six terrains polyvalents, piscine.



MINPTT et MINEDUC



Immeuble ministériel n°2



« L'immeuble rose » : MINEPAT, MINDIC, MINTOUR



Le Ministère des finances

L'éclatement des pôles administratifs

Le SDAU 1982 avait prévu une modification des fonctions administratives de la ville par la réalisation de diverses opérations.

Parmi les réalisations effectives, on compte :

- La vallée de l'ancienne gare, reliant le plateau administratif et le centre commercial qui a bien été aménagée mais reste encore sous occupée.
- De tous les projets prévus, seules la nouvelle Présidence de la République, la SNH et l'ex-Direction Centrale de l'Informatique ont été réalisées. Le siège de la CRTV, non-programmée, a également été construit.
- La restructuration du plateau administratif avec la construction de « l'immeuble rose » (abritant les services du MINPAT, MINDIC et MINTOUR) ainsi que le MINDUH.

La construction des équipements administratifs d'arrondissement connaît des disparités : les objectifs ont été atteints pour l'administration proprement dite à l'exception des casernes de pompiers (Yaoundé 1 seulement) et des bureaux de postes (Yaoundé 4 seulement).

Certains équipements prévus par le SDAU 1982 manquent toujours, notamment :

- Dans la vallée de l'ancienne gare : deux hôtels, un théâtre, l'hôtel des postes, des ministères, etc.
- Dans le nouveau Centre Administratif : Archives Nationales, Bibliothèque Nationale, etc.
- Dans le plateau administratif : ministères de la Santé, du Travail et de la Prévoyance Sociale, des Travaux Publics, des Transports, etc.
- Pour les équipements d'arrondissement : 5 bureaux de poste et 6 brigades d'arrondissement.

Un déficit en équipements marchands

Yaoundé dispose de trois gares routières :

- La gare routière de l'Ouest à Messa, construite sur l'aire de l'ancien stationnement de Douala, dispose de l'équipement minimum requis ;
- La gare routière du Nord, gare d'Etoudi, qui demeure sous-équipée ;
- Actuellement, la gare routière de l'Est, gare de Mimboman.

La physionomie du transport interurbain s'est transformée avec la construction des grands axes routiers reliant Yaoundé aux provinces du littoral, du Sud, de l'Ouest et de l'Est. Sur ces nouvelles routes, le transport par autobus de grande capacité s'est développé au détriment du transport par minibus. Les autobus sont exploités par des PME qui ont leurs propres parcs de stationnement généralement situés hors des gares routières.

La trame des marchés reste sensiblement la même qu'en 1982, avec toutefois comme nouvelle construction le marché de Mfoundi et de Biyem-Assi 1 et 2. Les marchés de Mokolo, Essos et Elig-Edzoa ont été, quant à eux, reconstruits.

Au niveau des abattoirs, Yaoundé n'en possède qu'un situé à Etoudi et géré par la SODEPA.

On observe un déficit considérable en équipements structurants pourtant essentiels à une capitale comme Yaoundé, ainsi que de nombreux déséquilibres en matière de services de proximité.

Le PDU 2020 doit permettre de déclencher des actions tendant à poursuivre l'effort de réalisation visant à remédier à ces lacunes.



Marché de Mokolo

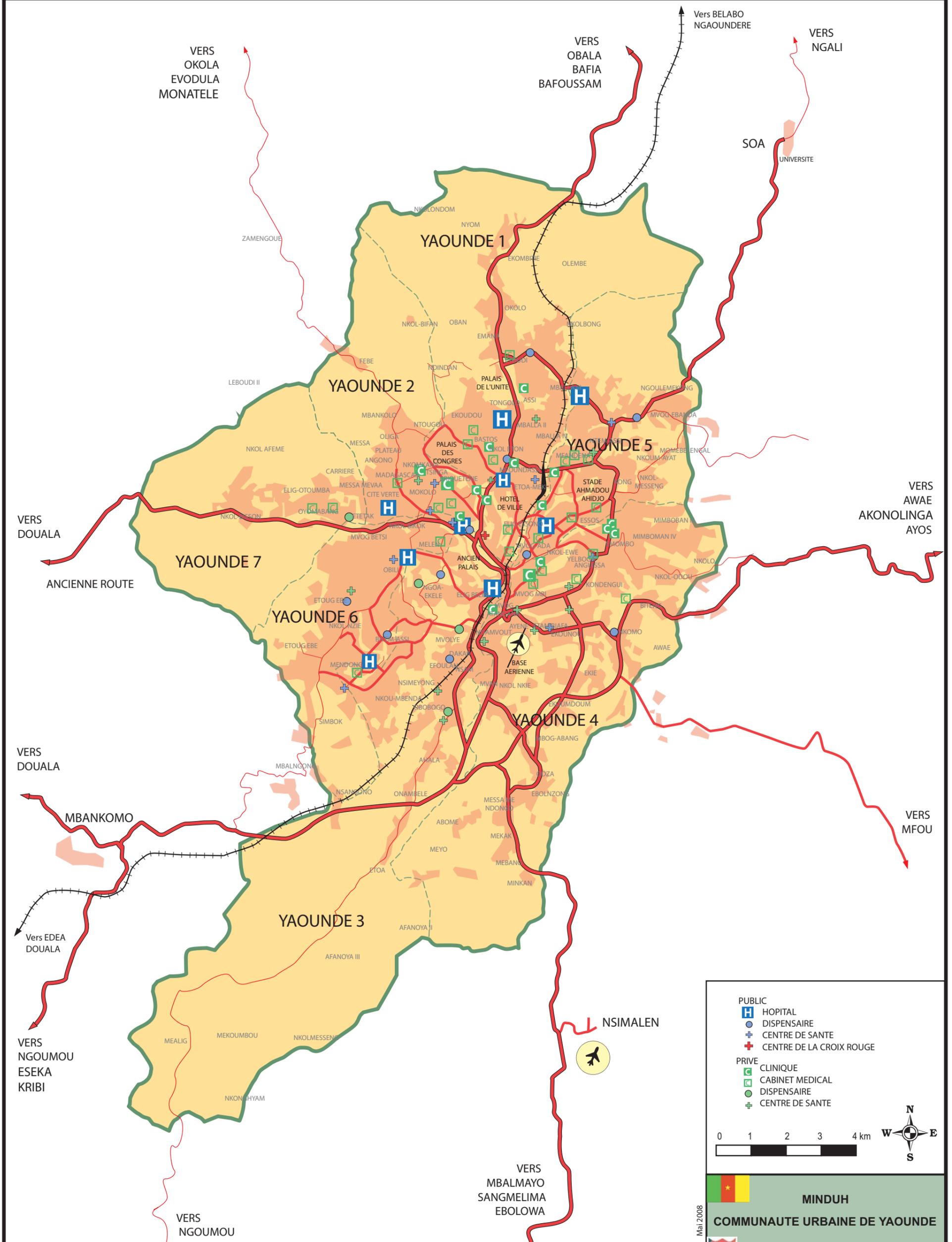


Marché Central au Centre Ville

	Yaoundé 1	Yaoundé 2	Yaoundé 3	Yaoundé 4	Yaoundé 5	Yaoundé 6	Yaoundé 7	Total CUY
Marchés communaux	3	3	3	2	3	3	0	17
Gares routières	1	1	0	0	1	0	0	3
Parkings communaux (longueur en m)	624	9 356	1 138	1 031	857	2 245	0	15 251
Cités CUY	0	1	0	0	2	0	0	3
Hôtels	42	17	12	22	37	13	0	143
Auberges	3	2	1	8	0	2	0	16

Source : Enquêtes AUGEA

EQUIPEMENTS SANITAIRES



PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

PUBLIC	HOPITAL
	DISPENSAIRE
	CENTRE DE SANTE
	CENTRE DE LA CROIX ROUGE
PRIVE	CLINIQUE
	CABINET MEDICAL
	DISPENSAIRE
	CENTRE DE SANTE

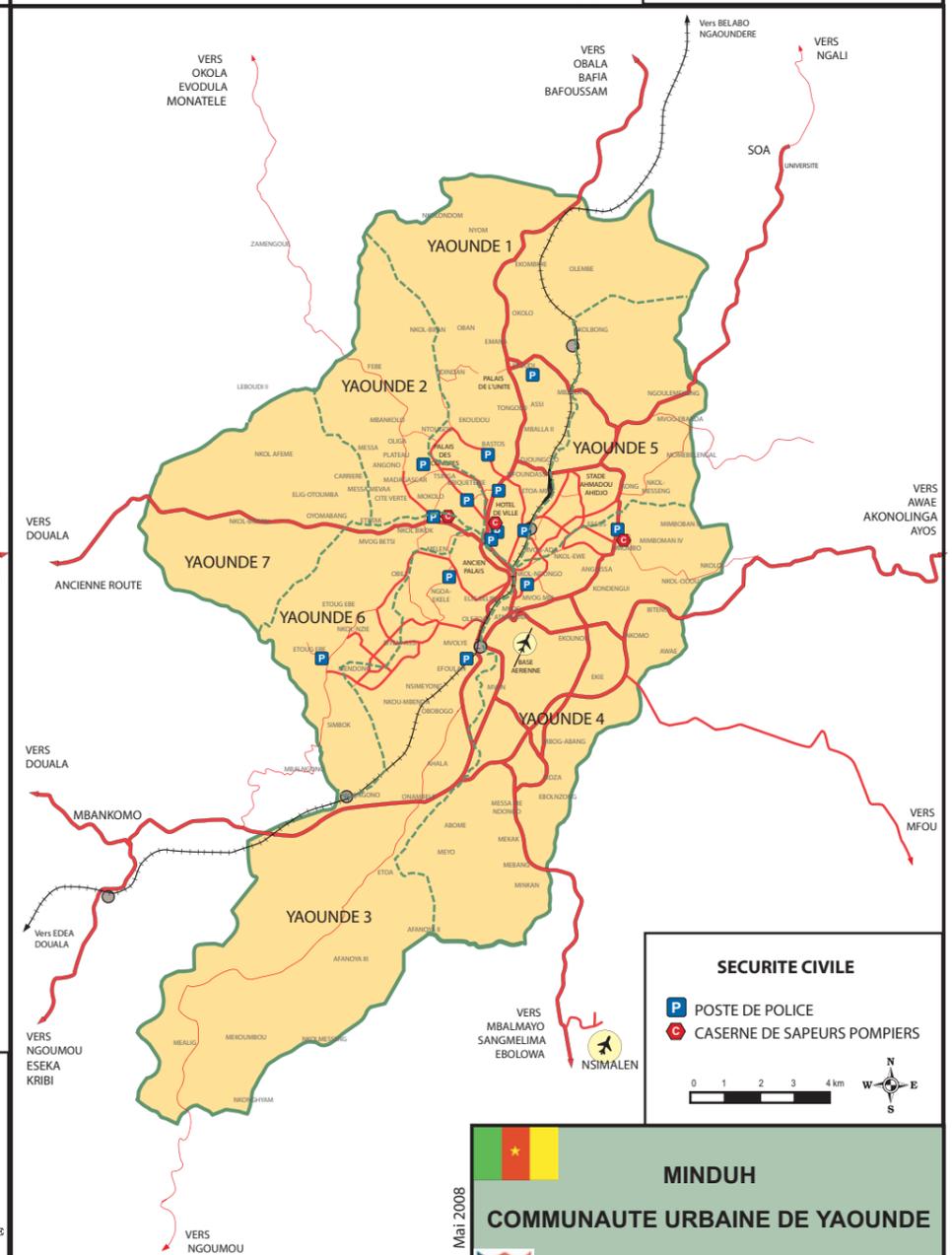
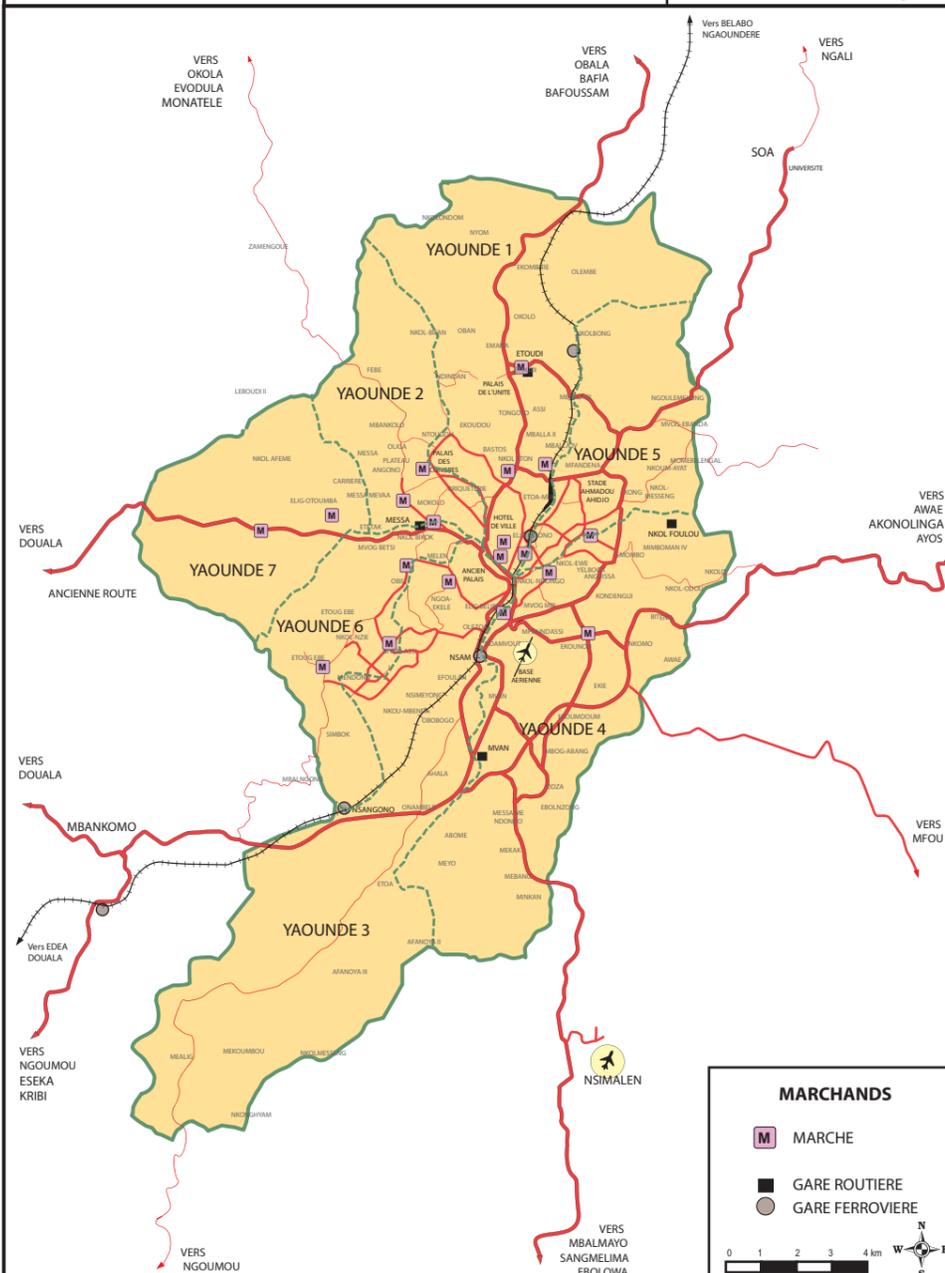
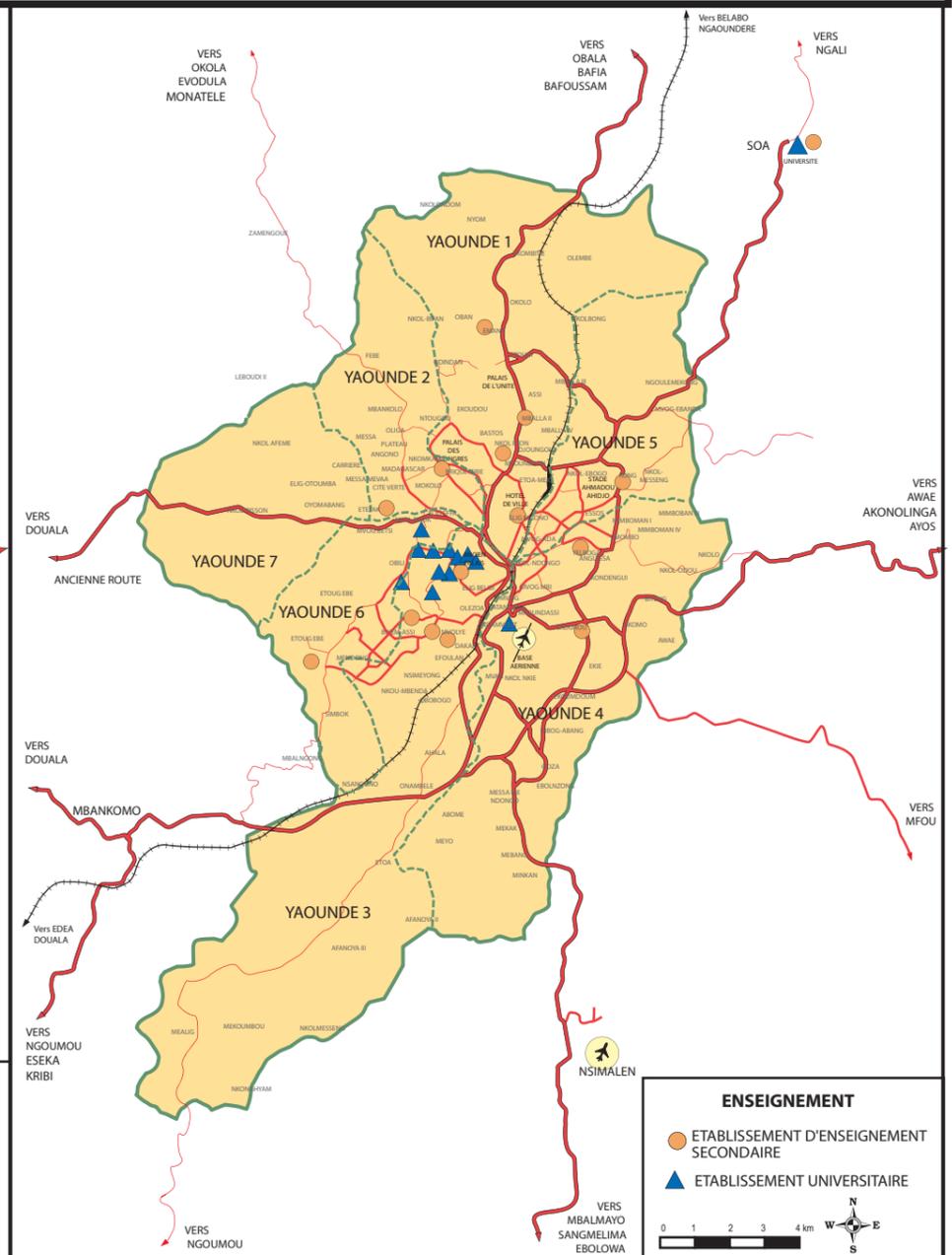
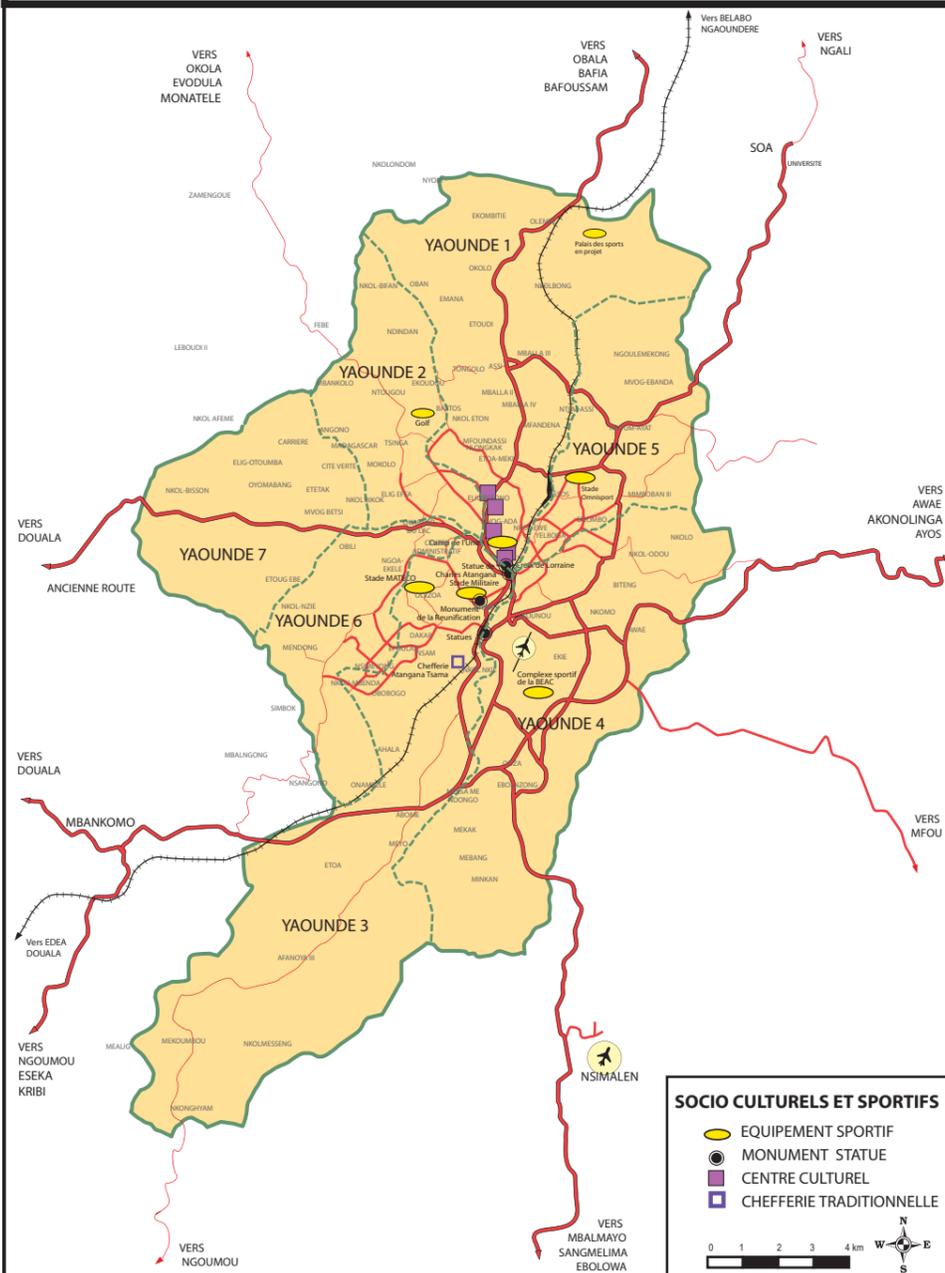
0 1 2 3 4 km

W N E S

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

Mai 2008

EQUIPEMENTS PRINCIPAUX

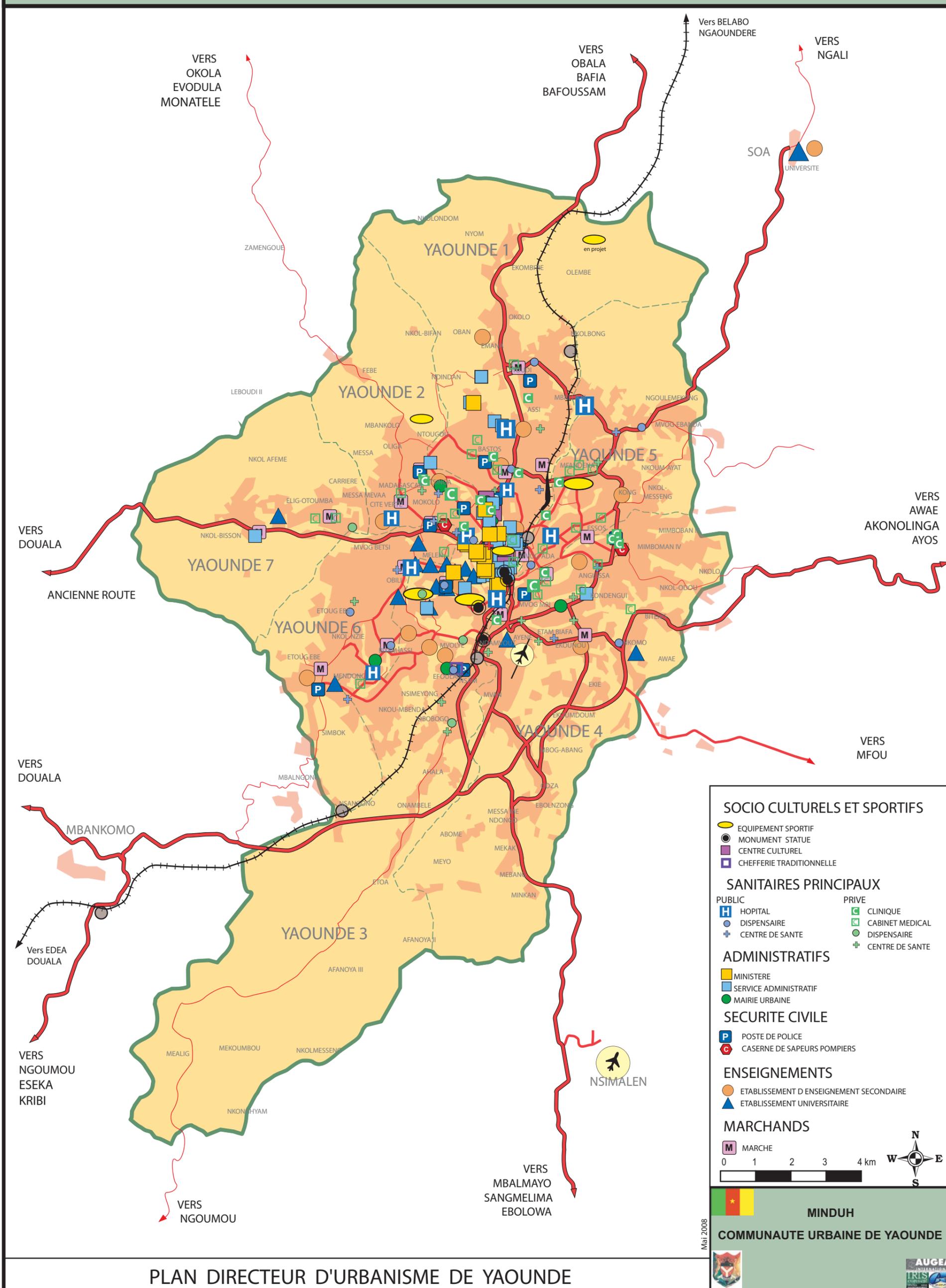


PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

Mai 2008

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

EQUIPEMENTS PRINCIPAUX



SOCIO CULTURELS ET SPORTIFS

- EQUIPEMENT SPORTIF
- MONUMENT STATUE
- CENTRE CULTUREL
- CHEFFERIE TRADITIONNELLE

SANITAIRES PRINCIPAUX

PUBLIC	PRIVE
HOPITAL	CLINIQUE
DISPENSARE	CABINET MEDICAL
CENTRE DE SANTE	DISPENSARE
	CENTRE DE SANTE

ADMINISTRATIFS

- MINISTERE
- SERVICE ADMINISTRATIF
- MAIRIE URBAINE

SECURITE CIVILE

- POSTE DE POLICE
- CASERNE DE SAPEURS POMPIERS

ENSEIGNEMENTS

- ETABLISSEMENT D ENSEIGNEMENT SECONDAIRE
- ETABLISSEMENT UNIVERSITAIRE

MARCHANDS

- MARCHE

Scale: 0 1 2 3 4 km

Compass rose showing North (N), South (S), East (E), and West (W).

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

Mai 2008

1 - 5 CONTEXTE FONCIER ET URBAIN

1 - LA SITUATION FONCIERE

Chaotique, la situation foncière est actuellement un obstacle au développement des investissements immobiliers ainsi qu'à la mise en place d'une politique ambitieuse de recomposition urbaine

Projections du SDAU de 1982 :

1.900 ha de terrains aménagés sommairement
1.400 ha aménagés de façon complète
900 ha de terrains de standing

Le régime foncier camerounais a fait l'objet d'une législation constante avec pour objectif d'harmoniser le chevauchement de plusieurs systèmes fonciers :

- Le droit foncier coutumier africain avec le principe d'exo transmissibilité;
- Les législations coloniales avec le régime de la transcription et celui de l'immatriculation.

Souvent chaotique, l'application des textes rencontre de nombreux obstacles :

- Les procédures de sécurité de la propriété foncière sont fastidieuses, longues et coûteuses aussi bien pour l'obtention du titre foncier que pour celle du permis de construire.
- La non maîtrise du statut des sols et de leur occupation (malgré les avancées fiscales) due notamment à l'absence d'une véritable carte foncière (couvrant Yaoundé et ses environs).
- La faiblesse de la fiabilité et du contrôle des registres administratifs et techniques
- Les imprécisions des modalités d'expropriation pour utilité publique.
- L'absence de documents d'urbanisme opposables.

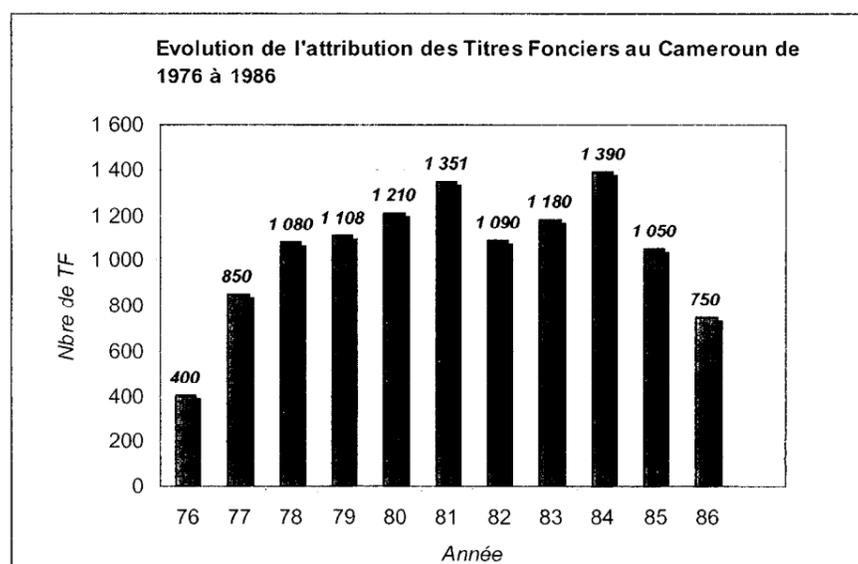
Les interventions publiques sont d'autant plus chaotiques qu'il n'existe pas de :

- concertation des interventions sur le domaine public
- limites dans les immatriculations collectives et dans les remembrements parcellaires
- obligation de mise en valeur et la purge des droits coutumiers
- système clair dans la définition, la rétrocession et la gestion des réserves du domaine privé de l'Etat
- définition du domaine public des communes d'arrondissement

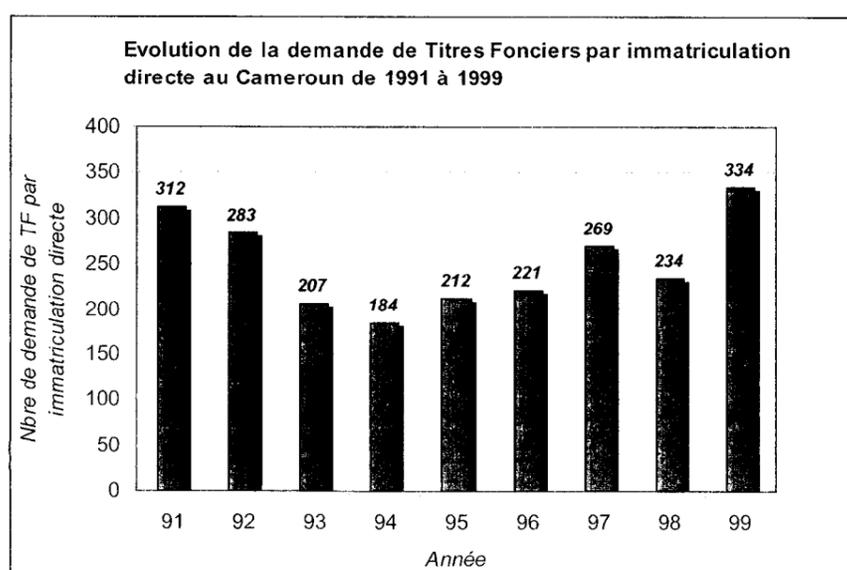
A cela s'ajoute l'occupation des emprises et domaines réservés pour l'équipement futur... Ces divers obstacles entachent le processus d'assainissement en matière foncière et freinent le contrôle et l'organisation de l'espace urbain.

L'évolution des immatriculation et des délivrances de permis de bâtir est un indicateur important.

Toutefois, il faut noter que , dans les faits, une grande partie des opérations s'effectue de manière informelle



Source : Monsieur TCHIANZE, « Les Problèmes fonciers et la croissance urbaine de Yaoundé »



Source : Services Départemental des domaines du Mfoundi, Sept. 2001

2 - LES MECANISMES D'URBANISATION

En vingt ans, la superficie de Yaoundé a quadruplé pour occuper environ 15 900 hectares en 2001 (inclus les espaces impropres à la construction : bas-fonds inondables, crêtes dont la pente excède 15%).

Année	Superficie (ha)	Taux de progression de la période passée (%)	Taux de progression annuelle moyenne de la période passée (%)
1956	1.740	*	*
1980	5.300	205	8,2
2002	15 900	200	9,1

Une croissance urbaine soutenue durant les deux dernières décennies

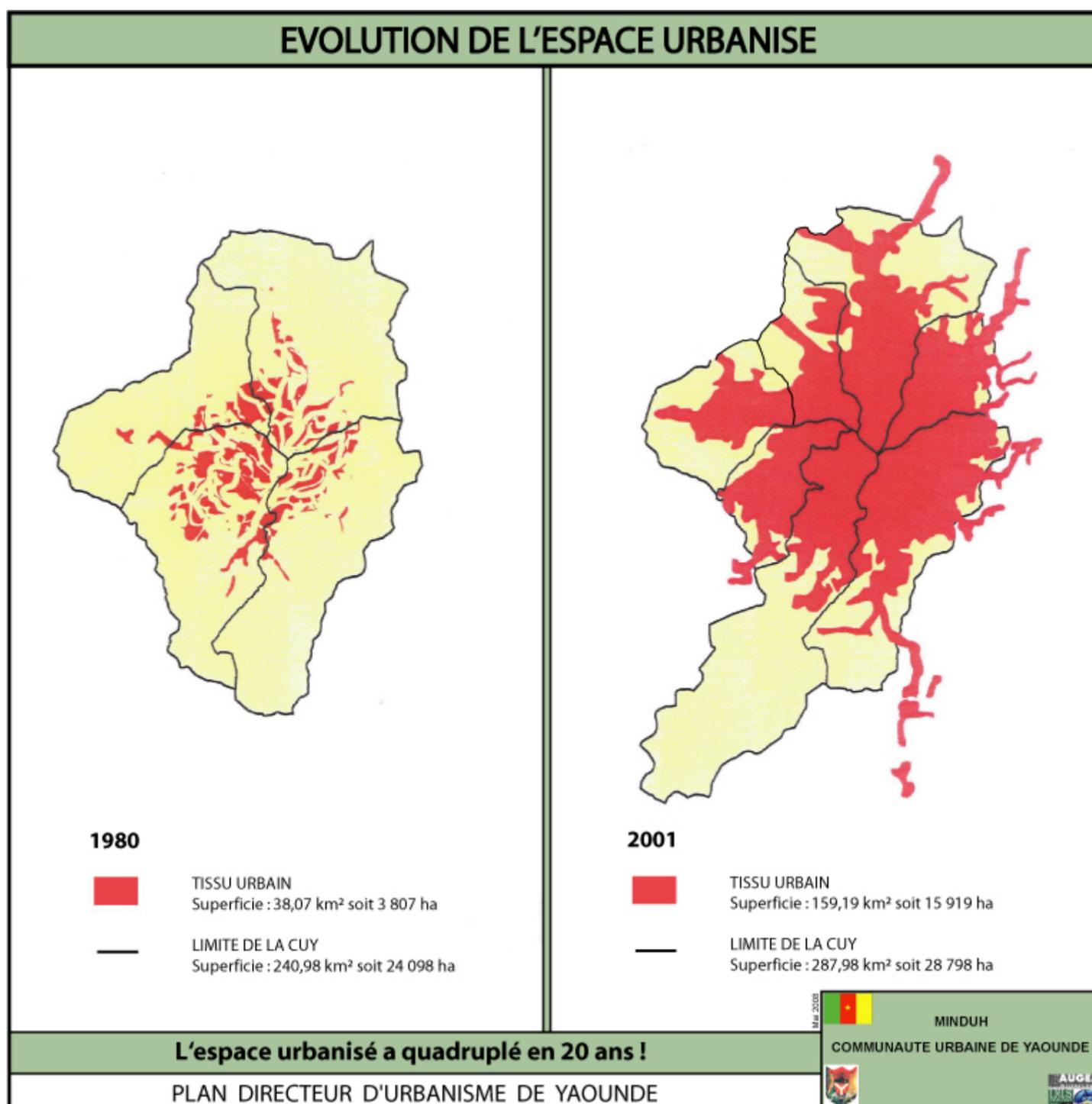
Du poste militaire construit en 1889 par KUND et TAPPENBECK, la ville de Yaoundé s'est progressivement étendue par émiettement des terres agricoles. Cet essor a été spectaculaire à partir de 1956.

Durant les deux dernières décennies, la croissance de Yaoundé n'a pas ralenti. L'urbanisation s'est poursuivie et certains phénomènes se sont accélérés :

- Saturation des espaces centraux disponibles
- Occupation des crêtes s'appuyant sur le réseau des voies existantes
- Colonisation des versants et des terres exondées
- Conquêtes des bas-fonds inondables
- Remblaiement des bas-fonds et tentative de maîtrise de l'eau avec approfondissement du lit des cours d'eau, rétrécissement du lit majeur et construction de digues de fortune
- Etalement urbain incontrôlé et illégal

La saturation des espaces centraux conduit les migrants, toujours nombreux, à se tourner vers la périphérie à la recherche de nouvelles terres constructibles : la ville s'éclate et s'étend. Dans le même temps, les quartiers anciens se densifient et se consolident dans un véritable désordre urbain

→ **Croissance du périmètre urbanisé**



Organisation de l'urbanisation actuelle

La ville de Yaoundé, dont le fonctionnement est largement tributaire de son site collinaire, s'organise en éventail et s'étend en suivant les grands axes de pénétration qui fixent l'habitat.

Les hauts reliefs de l'Ouest (le mont Mbankolo, le Mont Fébé, les Monts Messa, etc.) limitent l'urbanisation. Celle-ci se développe donc :

- au Nord, en suivant les voies en direction de Okola et d'Obala,
- au Nord-Est, en suivant la voie en direction de Soa, vers le site de l'Université,
- à l'Est, dans la direction d'Ayos,
- au Sud en suivant les voies vers Douala et Mbalmayo, vers le site aéroportuaire de Nsimalen.

La diversité du tissu urbain

Dans l'espace urbain de Yaoundé on distingue les types de tissus suivants :

- Les tissus administratifs et commercial
- Les tissus anciens à forte densité
- Les tissus urbains planifiés
- Le tissu résidentiel
- Le tissu périphérique



Centre ville en 1992

Tissus administratif et commercial

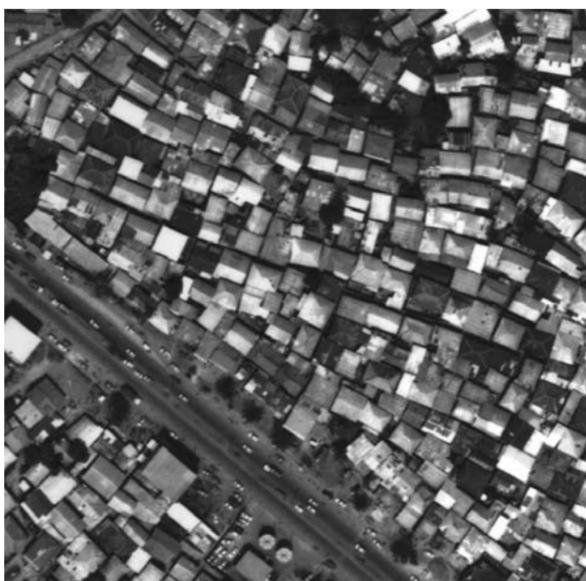
Le tissu administratif se retrouve essentiellement sur les plateaux Atemengue, Ngoa-Ekellé et celui appelé « administratif ».

D'une manière générale, le tissu administratif se caractérise par des constructions cossues à plusieurs niveaux, mais ayant un faible coefficient d'emprise au sol (environ 30%). Elles abritent les services de l'Administration centrale, locale et spécifique.

Le Ngola ou le centre commercial constitue le noyau du tertiaire central.

Dans son ensemble, il est formé par des bâtiments de rapport, comportant plusieurs étages appartenant à des particuliers. Le coefficient d'emprise au sol y est de près de 40%. Il est le résultat d'une restauration forcée en 1976 sur décision conjointe de l'Etat et de la collectivité locale.

Ce centre commercial, avec des rues étroites, sans parking, est le théâtre d'une circulation difficile et des embouteillages permanents.



Madagascar en 1992

Tissus anciens à forte densité

Ces quartiers occupent des sites collinaires centraux ou péri-urbains. Ils se structurent en 3 masses principales réparties sur 5 collines. Ce sont :

- A l'Ouest, les quartiers Briqueterie, Mokolo, Nkomkana, Oliga, Madagascar, Melen, Elig-Effa
- Au Nord, les quartiers Etoa Méki, Djoungolo, Nkol-Eton, Elig-Edzoa...
- Au nord Est, les quartiers Mvog-Mbi, Mvog-Ada, Nkondongo, Etam-Bafia...

Ces quartiers se caractérisent par :

- L'étroitesse des parcelles et des maisons (qui peuvent se confondre bien souvent),
- Une desserte se faisant essentiellement par des sentiers,
- Environ 30 structures par hectare,
- Des bas-fonds malsains entièrement occupés,
- Une forte densité de population (320hab/ha),
- Un assainissement individuel.

On est donc à la limite de la saturation d'un espace caractérisé par la promiscuité et l'insalubrité.



Cité Verte en 1992

Tissus urbains planifiés

Le tissu planifié est constitué par :

- les quartiers de la Cité Verte,
- les Camps SIC de Nlongkak, Messa, Tsinga, Biyem Assi, Mendong, Hippodrome,
- les lotissements domaniaux de Ngouso, Mfandena, Ekoudou,
- les lotissements MAETUR de Nkomo, Nyom, Omnisports, Mendong, Biyem Assi,
- les lotissements municipaux de recasement d'Essos, Mimboman, Mballa Kondengui...

Ils se caractérisent par :

- une densité moyenne (200 hab/ha)
- la sécurité foncière
- une trame viaire régulière
- des constructions édifiées avec des matériaux définitifs
- un coefficient moyen d'emprise au sol de 35%

A noter qu'à l'exception du Camp SIC Messa, de la Cité Verte et de Mendong, l'assainissement est individuel.



Quartier du lac en 1992

Tissu résidentiel

On définira dans cette catégorie deux types de tissus :

- Les quartiers mixtes : certains quartiers anciens se modifient et voient leur faciès urbain se modifier avec de nouvelles constructions en hauteur à fonctions mixtes qui traduisent la dynamique urbaine.
- Les quartiers de Haut Standing : Bastos, quartier du Lac et Mfandena en partie. Une trame viaire bitumée et bien entretenue délimite des parcelles de taille variée (supérieure à 600m²) sur lesquelles sont édifiés de somptueuses villas ou des duplex qu'entoure un petit jardin d'agrément. La verdure y est une donnée permanente. Le coefficient d'emprise au sol y est de 15%. Les bâtiments ont une surface moyenne de 180m².



Urbanisation au nord ouest en 1992

Tissu périphérique

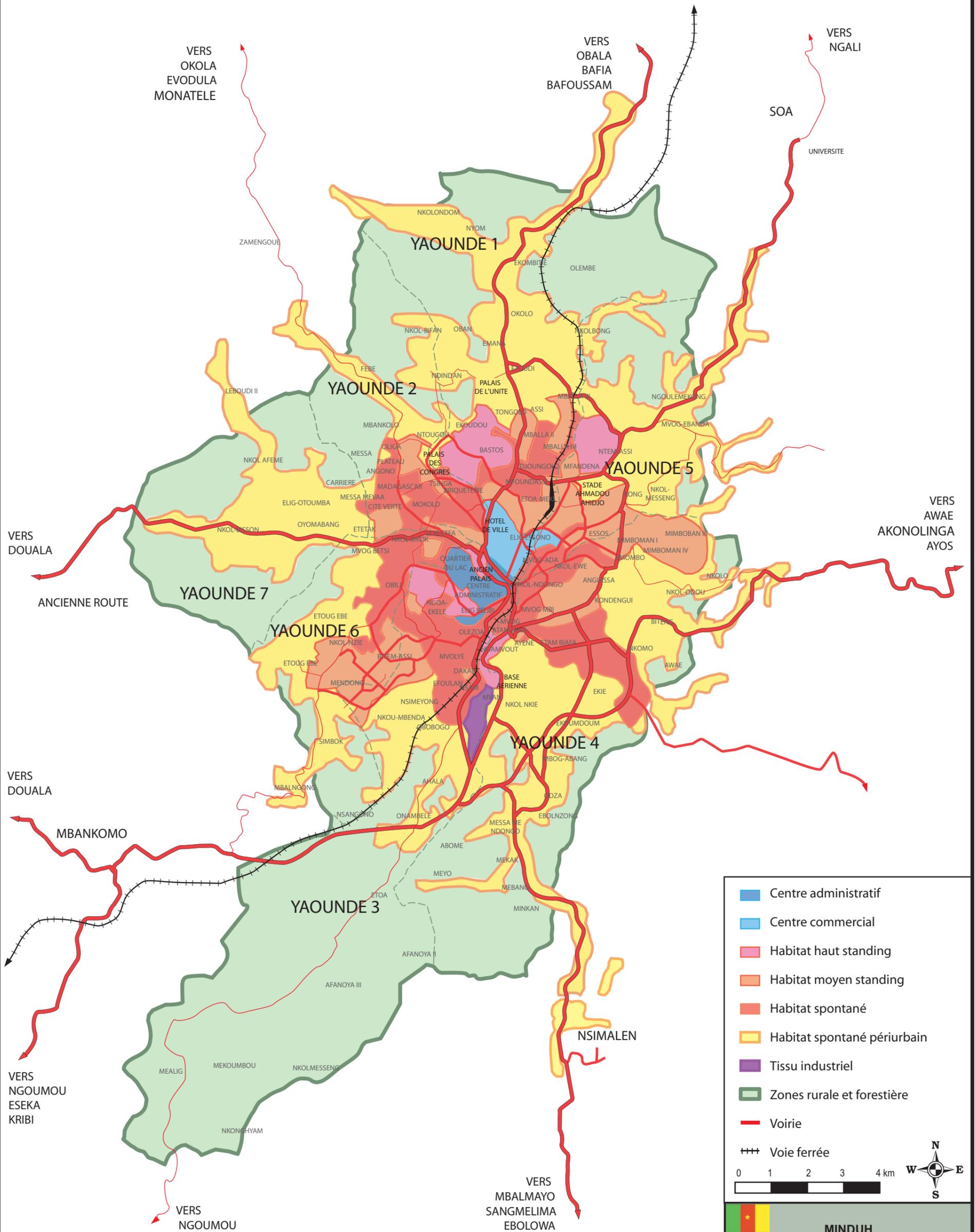
Se localisant à la lisière de la ville, ces quartiers sont nés de la volonté de certains propriétaires fonciers traditionnels.

De vastes espaces sont parcellisés dans l'irrespect des règles de l'art. Ces quartiers se caractérisent par leur sous-équipement et leur inaccessibilité. Véritables cités-dortoirs, ces quartiers de la frange urbaine sont mal intégrés au reste de la ville.

Il s'agit entre autre des sites de Simbock, Nkolo, Olembé, Nyom, Eman, Etoug-Ebe II. On y dénombre environ 60 habitants à l'hectare. Ce sont des quartiers en cours de densification.

A ces tissus, il convient d'ajouter le tissu industriel. Limité et rejeté au sud de la ville, il est constitué par des parcelles de grandes tailles aménagées par la MAGZI.

TISSUS URBAINS 2002



- Centre administratif
- Centre commercial
- Habitat haut standing
- Habitat moyen standing
- Habitat spontané
- Habitat spontané périurbain
- Tissu industriel
- Zones rurale et forestière
- Voirie
- Voie ferrée

0 1 2 3 4 km

N
W E
S

Mai 2008

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

AUGEA
INTERNATIONAL
 IRIS
CONSEIL

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

3 - LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

Le dispositif public de la production de logements locatifs

La production de logements est un dispositif qui dépend de trois structures :

- La **Société Immobilière du Cameroun (SIC)** créée en 1952 : elle fournit l'essentiel de l'habitat collectif de la ville.
- La **Mission d'Aménagement et d'Équipement des Terrains Urbains et Ruraux (MAETUR)**, créée en 1977 : sa mission est de contenir l'urbanisation en fournissant des lots aménagés.
- Le **Crédit Foncier du Cameroun (CFC)**, créé en 1977 pour permettre aux populations à faibles revenus de résoudre leurs problèmes fonciers et immobiliers à des conditions plus souples que dans les banques privées.

A ces trois structures, il faut ajouter la CUY qui fournit également des logements.

Un déficit estimé de 70.000 logements en 2002

90% de la population de Yaoundé est mal logée soit 1,3 million d'habitants

Taux d'occupation des logements SIC : 100%

La demande insatisfaite est importante, tant sur le plan des logements que sur celui des parcelles viabilisées

La situation actuelle du dispositif public de production de logement

On constate :

- Des chiffres bien en deçà des estimations initiales en raison de l'arrêt de la réalisation de lotissements depuis 1987
- Une offre publique insuffisante et peu adaptée notamment en terme de mixité logement/ activité et équipement de proximité
- Faiblesse du dispositif public (SIC, CFC, MAETUR)
- Absence de politique d'habitat social
- Faiblesse des investissements des municipalités dans le secteur
- Forte demande en parcelles viabilisées

Aux dysfonctionnements constatés s'ajoutent des blocages récurrents :

- Le poids de l'insécurité foncière sur le marché de l'immobilier
- Les dimensions sociales, politiques et économiques des quartiers anciens
- L'inflation et la fragilité du marché des matériaux
- L'application des règlements en matière de construction

La production informelle

En 2000, la production annuelle informelle d'habitations à Yaoundé est estimée à environ 115.000 unités se décomposant en 2500 structures modernes et 8500 structures traditionnelles (contrôlée par des individus ou des collectivités non étatiques).

La création de logements dans ce secteur traditionnel n'obéit pas aux lois rationnelles de l'urbanisme. La plupart des logements sont issus d'extensions ou de transformations des structures existantes.

Bien que cette production informelle soit importante, on constate malheureusement qu'elle est loin de satisfaire la demande.



Opération SIC

1 - 6 VOIRIE ET RESEAUX URBAINS

Projections du SDAU de 1982:

- **Axe Nord-Sud doublé en Centre Ville en un axe triomphal et un axe rapide**
- **Boulevard circulaire entourant la ville**
- **Boulevard de grande ceinture contournant la ville par l'est**
- **Radiales d'accès de la périphérie au centre**
- **Maillage complémentaire pour désengorger le centre**

1 - LA VOIRIE

Les divers relevés montrent **un important décalage entre les prévisions établies par le SDAU de 1982 et l'existant**. On constate ainsi :

- Une réalisation partielle des voiries prévues par le SDAU de 1982
- La non réalisation de certaines voies cruciales comme la voie rapide
- Peu de voies ont la largeur d'emprise prévue et ajustable, notamment les voies rapides et les autoroutes n'ont pas une emprise suffisante
- La majorité des voiries sont sans assainissement

Or, de **nouveaux besoins** voient le jour avec le développement de la ville.

L'aménagement et la gestion de la voirie se heurtent à des blocages récurrents dus à l'occupation de nombreuses emprises par les populations. La réalisation des voies impliquera donc davantage d'expropriations...

A noter la difficulté générale d'entretien des voiries (bitumées ou non).

Projection du SDAU de 1982 :

- **120.000 véhicules en 2000**
- **Développement accéléré du service public des bus aux dépens des taxis**
- **Possible utilisation à long terme de la voie ferrée (si la voie est doublée)**

2 - LES TRANSPORTS

Malgré l'absence d'études et de statistiques récentes sur le domaine des transports (notamment sur la répartition modale), plusieurs problèmes apparaissent rapidement :

- La voirie n'est pas adaptée à la forte proportion de la marche à pieds
- La voie ferrée est peu sécurisée en site urbain
- 74 % des véhicules immatriculés ont plus de 15 ans d'âge
- Depuis la disparition de la SOTUC, les transports en commun sont assurés par « LE BUS » mais restent cependant insuffisant pour une ville où existe pourtant une forte demande populaire
- L'organisation problématique des déplacements dans et en dehors de la ville
- Un stationnement problématique en centre ville
- Un déficit d'ouvrages d'enjambement des rivières.



3 - L'EAU POTABLE

Dans ce domaine la situation peut paraître paradoxale :

- L'approvisionnement en eau potable est garanti, la production étant surdimensionnée
- La majorité de la population s'alimente à partir de puits plus ou moins salubres

A cela deux raisons principales :

- 70% des foyers ne disposent pas d'un branchement au réseau
- Les quartiers spontanés sont peu « solvables »

Cependant, même si l'approvisionnement est garanti, la gestion des réseaux d'eau potable rencontre plusieurs problèmes :

- L'existence de pratiques de distribution alternative et informelle
- Un développement du réseau SNEC en retard sur celui de la ville
- Une extension désordonnée, source d'investissements nouveaux

Projections du SDAU de 1982 :

- **Extension du réseau électrique dans la Ville**
- **Réseau enterré dans les quartiers centraux**
- **Couloir « haute tension » en couronne de la ville**
- **Renforcement du réseau téléphonique**

4 - L'ENERGIE

Actuellement, on constate que :

- La ville dispose de trois transformateurs haute tension dont deux sont situés sur la trajectoire du boulevard circulaire
- Le transport moyenne tension se fait actuellement en aérien
- L'acheminement de l'électricité à toutes les habitations n'est pas toujours possible pour les raisons suivantes :
 - Inaccessibilité des habitations, surtout dans les zones d'habitat spontané
 - Non prévision d'une ligne d'approvisionnement d'énergie adéquate
- La distribution du gaz se réalise pour l'instant par bouteilles.
- Le système de fiscalité locale (intégrant l' AES-SONEL) connaît des dysfonctionnements
- L'éclairage public est très inégal selon les quartiers
- La réglementation est peu développée en matière d'énergies mobiles (transports, distribution)

On constate aujourd'hui :

- **La libéralisation progressive du secteur**
- **Une nouvelle accessibilité du téléphone dans les quartiers**
- **L'émergence des NTIC à portée de tous**

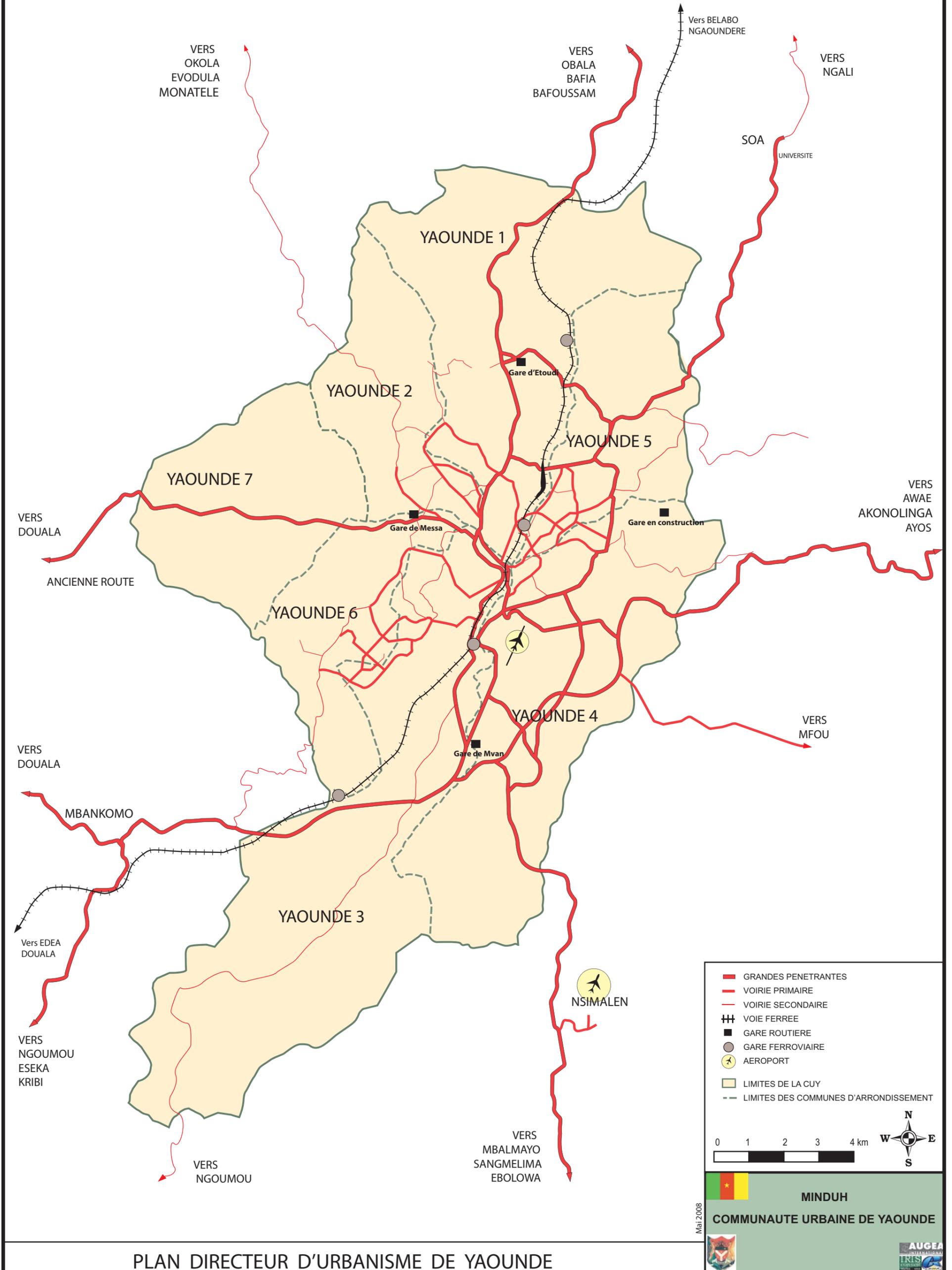
L'apparition des nouvelles technologies va modifier la nature des grands travaux : le câblage ne sera pas forcément une nécessité dans les 5 ans à venir

5 - LES COMMUNICATIONS

En 2003, la CRTV et Canal 2 étaient les seules télévisions émettant à Yaoundé. Plusieurs câblo-opérateurs se sont installés dans la ville avec l'avènement des programmes de télévision sur satellite. Le système des antennes MMDS tend à se généraliser et permet d'atteindre, sans difficultés, les habitations inaccessibles ou lointaines. Depuis 2006, CAMTEL a également mis en place un réseau de fibre optique.

Plusieurs radios émettent de la capitale : on dénombre aujourd'hui plus d'une douzaine de radios. Vis-à-vis d'Internet, plusieurs opérateurs se sont installés dans la ville. Les réseaux utilisés sont le réseau téléphonique (ce mode est onéreux et ne permet pas l'utilisation illimitée d'Internet), la radio et depuis peu le système wifi avec du débit ADSL.

TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS : ETAT 2002



PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

1 - 7 LA MISE EN ŒUVRE DU PDU ET DES POS

Cadre administratif et institutionnel

1 - LA MISE EN ŒUVRE DU SDAU 1982 ET DES PDL

Le poids de l'Etat dans les politiques urbaines

L'histoire urbaine de Yaoundé porte le poids de celle du pays qui projette sur sa capitale les différentes étapes de son parcours depuis le fait colonial.

La création de la Municipalité en 1941 et sa lente mise en place ouvre le débat sur les objectifs et moyens des politiques locales et nationales dans le cadre du pouvoir régalien de contrôle et celui de développement de l'espace urbain.

La réforme communale de 1974 consacre la responsabilité première de l'Etat, chargé d'établir les documents d'urbanisme.

Les obstacles à la mise en œuvre du SDAU de 1982

Le SDAU de 1982 a été élaboré dans un contexte économique exceptionnellement favorable. Cette projection ambitieuse de la ville s'est trouvée dans la décennie suivante confrontée à la crise économique.

Outre cette situation économique, les obstacles à la mise en œuvre du SDAU 1982 ont surtout été d'ordres juridiques et techniques :

- La non approbation du SDAU a affecté sa légitimité et sa vocation à être opposable à l'administration. Malgré la publication de deux PDL en 1987, la vocation opérationnelle a été réduite au stade de document de travail servant pour des opérations ponctuelles.
- La situation foncière qui freine ou annule les perspectives d'aménagement
- La reconstitution des réserves foncières s'avère complexe
- L'exercice des compétences et des attributions est peu propice à l'action concertée en matière d'études, de programmation et de réalisation.
- L'arsenal réglementaire ne garantissait pas l'opposabilité et le suivi des documents d'urbanisme.

Pourtant, le SDAU 1982 n'a pas été inutile puisqu'il a servi de référence et a permis aux différents acteurs d'avoir une compréhension globale et commune sur le phénomène urbain.

Un SDAU (1982) non approuvé faute de volonté politique

La cacophonie des organes publics et les acteurs émergents pour la gestion urbaine

Une absence de concertation des différents acteurs de la ville

L'omniprésence de l'administration centrale

L'absence de clarté chez les différents intervenants

2 - L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Malgré les réformes municipales et administratives qui ont notamment modifié la structure communale, plusieurs faits viennent perturber la gestion urbaine de Yaoundé :

- La répartition des attributions et compétences entre la CUY et les 7 CA est peu lisible dans la pratique.
- Les administrations locales de proximité (CA) et de coordination (CUY) expérimentent depuis 1987 une décentralisation interne dont la gestion fait l'objet de conflits récurrents.
- La majeure partie de leurs ressources est assise sur la fiscalité de l'Etat malgré la pluralité de caisse. Le reversement des recettes recouvrées par l'Etat n'est pas satisfaisant; le concept « d'excédent » permanent et cumulable est introduit dans la comptabilité locale.
- La tutelle administrative territoriale (province, préfecture, sous préfectures) est influente et participe à la confusion d'échelles entre les délégations locales de l'administration centrale et les collectivités territoriales décentralisées.
- Le caractère irrégulier de la dotation générale de fonctionnement due aux CA hypothèque l'action de proximité.
- L'administration centrale est omniprésente et intervient directement, le conseil de communauté étant lui-même présidé par un délégué du gouvernement.
- La répartition des rôles entre les administrations centrales elles mêmes (Ministères et organismes publics) n'est pas claire.

Un manque de lisibilité

Une gestion souvent conflictuelle entre la CUY et les CA

Une administration sous-équipée en services et en équipements

Une faiblesse budgétaire

3 - UN CONTEXTE INSTITUTIONNEL DESORDONNE

Le contexte institutionnel de Yaoundé connaît un certain désordre dû à plusieurs phénomènes :

- Le débordement de l'ensemble des actes de gouvernance ou de simple gestion urbaine par rapport à la dimension locale, induisant l'implosion des dispositifs d'organisation du territoire urbain.
- L'absence de concertation dans les interventions des divers organismes et administrations, provoquant des désordres préjudiciables à la réalisation des programmes des uns et des autres.
- Une complexité d'échelles, banalisée par l'image et la réalité de capitale mais qui amplifie la cacophonie des acteurs et opérateurs publics.
- Le manque de cohérence des textes fondant les légitimités sectorielles et opérationnelles des différents intervenants d'où la limite de la démarche de clarification sur la base juridique.

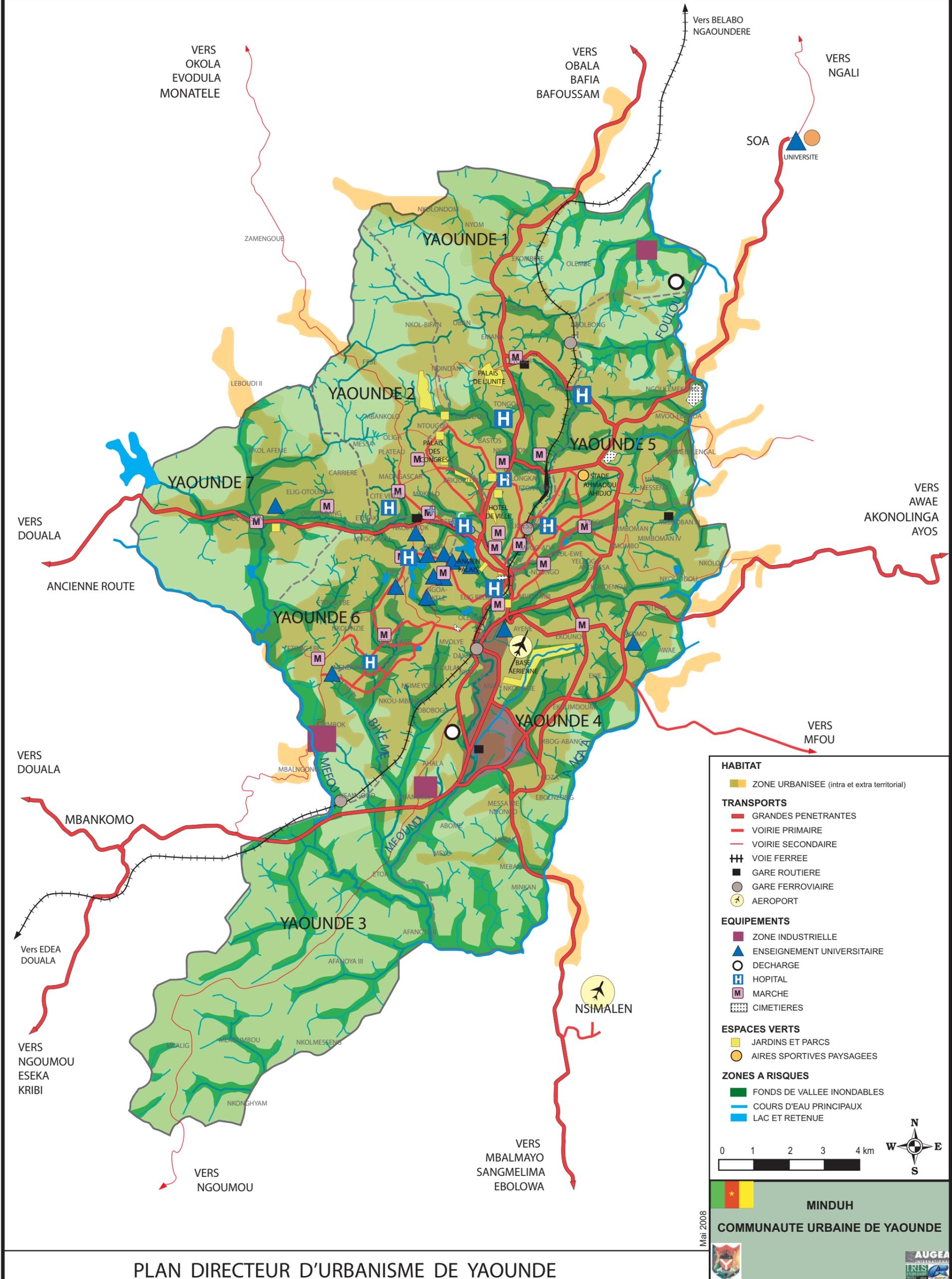
L'harmonisation du cadre institutionnel passe par :

- La traduction locale de la stratégie urbaine du gouvernement
- Le renforcement de la maîtrise d'œuvre publique en aménagement du territoire
- La définition des règles et modes de tutelle et de délégation
- L'adéquation entre le périmètre administratif et le territoire urbain extensible
- L'organisation des moyens d'expertise et de suivi procurés par l'Etat
- L'organisation locale de la prospective et de la veille urbanistique

Il faudrait également envisager des traitements pour les problèmes suivants :

- Le décalage entre la planification urbaine et la production des textes réglementaires
- L'ampleur et la diversité des situations de non-conformité voire d'illégalité
- L'organisation des acteurs publics face aux pratiques informelles ou non-conformes
- La mise en œuvre concrète de la Loi n° 2004-17 du 22 Juillet 2004 d'orientation de la décentralisation

SYNTHESE 2002



HABITAT

- ZONE URBAISEE (intra et extra territorial)

TRANSPORTS

- GRANDES PENETRANTES
- VOIRIE PRIMAIRE
- VOIRIE SECONDAIRE
- VOIE FERREE
- GARE ROUTIERE
- GARE FERROVIAIRE
- AEROPORT

EQUIPEMENTS

- ZONE INDUSTRIELLE
- ENSEIGNEMENT UNIVERSITAIRE
- DECHARGE
- HOPITAL
- MARCHE
- CIMETIERES

ESPACES VERTS

- JARDINS ET PARCS
- AIRES SPORTIVES PAYSAGEES

ZONES A RISQUES

- FONDS DE VALLEE INONDABLES
- COURS D'EAU PRINCIPAUX
- LAC ET RETENUE

0 1 2 3 4 km

N
W E
S

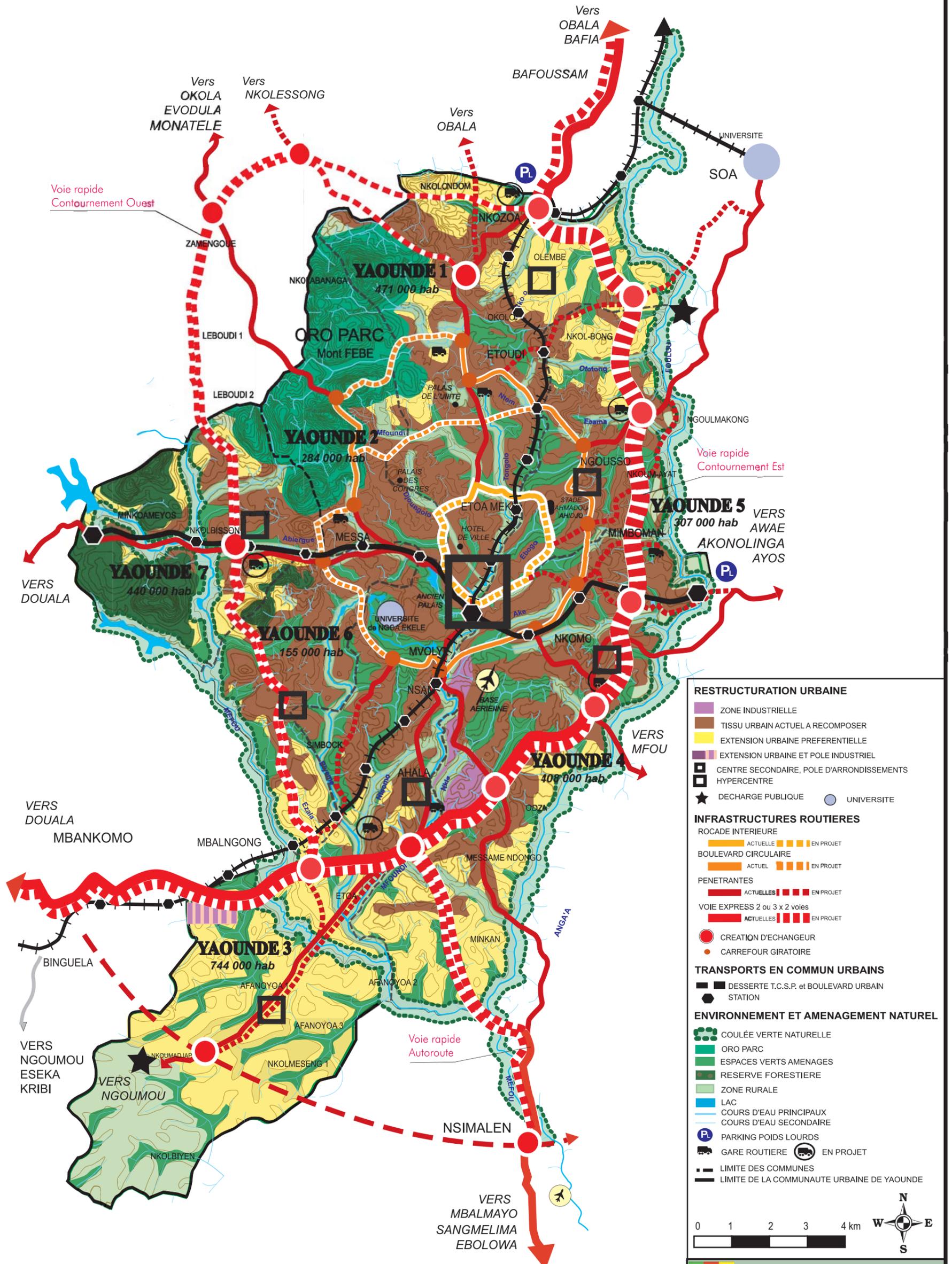
May 2008

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

INTRODUCTION	44
UNE NOUVELLE STRATEGIE	44
LES GRANDS OBJECTIFS DU PDU	45
Une ville plus rayonnante	
Une ville plus accueillante et plus agréable à vivre	
Une ville réorganisée et rééquilibrée	
Une ville mieux accessible	
LES ACTIONS THEMATIQUES	48
THEME 1 : CAPITALE ET CENTRALITE	48
1 - Stratégies de l'extension urbaine	
2 - Dynamique globale d'urbanisation	
3 - Perspectives et évolutions de l'agglomération	
4 - Le Schéma Directeur d'Aménagement métropolitain	
THEME 2 : HABITAT ET RECOMPOSITION URBAINE	54
1 - Estimation de la population en 2020	
2 - Les logements en 2020	
3 - Le Programme Local de l'Habitat	
4 - La rénovation urbaine	
5 - L'étalement urbain	
6 - Les entrées de ville	
THEME 3 : DEPLACEMENTS, TRANSPORTS ET RESEAUX	69
1 - Schéma de Déplacements Urbains	
2 - Structure du réseau de voirie	
3 - Transports en commun	
4 - Armature externe multimodale	
5 - Déplacements doux	
6 - Cohérence des réseaux structurants	
THEME 4 : ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE	84
1 - La reconquête du cadre de vie	
2 - La valorisation du patrimoine naturel	
3 - L'aménagement du Mfoundi	
THEME 5 : ECONOMIE ET EQUIPEMENTS	93
1 - Perspectives de développement économique	
2 - Mesures et orientations prioritaires	
3 - La portée juridique	
4 - Les équipements	

DEVELOPPEMENT DURABLE : Renouveau urbain 2020



Mai 2008

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

UNE NOUVELLE STRATEGIE

Pour réussir le projet de PDU 2020 de Yaoundé, il faut changer d'ambition et de stratégie et concevoir un projet de développement à long terme prometteur, cohérent et réaliste capable de remédier aux dysfonctionnements constatés. Tout d'abord, le **changement d'ambition** doit se traduire par la volonté politique de renforcer durablement le rôle de capitale du Cameroun en inscrivant celle-ci dans une politique d'aménagement du territoire et en lui conférant une vocation internationale et culturelle de premier plan.

Ensuite la **nouvelle stratégie**, en rupture avec la précédente, doit être pensée tout à la fois avec **réalisme** et **cohérence**.

Le **réalisme** consiste à prendre en compte l'existant ainsi que le comportement des acteurs institutionnels et des citoyens. Il doit aussi intégrer les mutations et les besoins qui ont été décelés dans l'audit urbanistique.

La **recherche d'une cohérence** impose une stratégie de changement qui peut se décliner à plusieurs niveaux :

Changement de logique urbaine

- **Refaire de la ville sur la ville** en tenant compte du passé et de la tradition et en luttant contre le mitage des espaces périphériques et l'implantation anarchique des constructions.
- **Ouvrir à l'urbanisation des espaces disponibles**, en mettant sur le marché des terrains pour lesquels le coût d'équipement sera le plus faible et en recherchant des aménageurs publics et privés ayant pour objectifs la restructuration du tissu urbain, l'aménagement de grandes trames urbaines, la production de terrains constructibles pour accueillir décemment de nouvelles populations.
- **Tenir compte de l'Hinterland de Yaoundé** en s'appuyant et en renforçant les villes proches de la communauté urbaine de Yaoundé, telles que Mbankomo, Soa, Mfou, Nkolafamba, Obala, Okola, qui doivent participer et bénéficier du rayonnement de Yaoundé, ce qui ne peut se concevoir que dans le cadre d'un **Schéma Directeur d'Aménagement Métropolitain**.

Changement de logique économique

Créer des conditions du développement économique adapté au contexte actuel en :

- **Favorisant le développement de nouvelles technologies** de l'information et de la communication.
- **Installant des centres secondaires structurants**, dans chaque arrondissement, favorisant ainsi la création d'emplois tertiaires d'accompagnement (commerces, secteur scolaire et social, dispensaire, maisons d'arrondissement, etc.).
- **Accompagnant le secteur informel** dont la part demeurera importante jusqu'à 2020.
- **Développant des pôles d'activités industrielles** sur le site de Nsimalen (plate-forme aéroportuaire), celui de Mbankomo, dont l'emplacement stratégique à proximité de la voie ferrée et de l'axe routier conduisant à Douala et Kribi permet d'envisager le développement d'un complexe d'activités industrielles et de maintenance et au Nord de Yaoundé.
- **Renforçant le pôle universitaire** de SOA par le développement de laboratoires de recherches avec pour objectif la création d'une ville à dominante universitaire.
- **Confortant le secteur « Bâtiments et Travaux publics »** qui doit participer à l'effort de construction de logements et d'équipements, d'infrastructures et de superstructures, à réaliser dans les vingt prochaines années.

Changement de méthodologie

Au cours des années précédentes, la Communauté Urbaine de Yaoundé a traversé une difficile période de récession économique et a pris beaucoup de retard dans de nombreux domaines notamment en matière d'habitat et d'équipements, de transport en commun et de voirie, dont la non réalisation de la contournante Est. Dans ce contexte et en l'absence de données précises (recensement démographique récent), il apparaît nécessaire en tout état de cause d'être **sélectif et de concentrer les ressources pour la réalisation de choix prioritaires**, afin de disposer le plus rapidement possible de résultats concrets et perceptibles par l'ensemble de la population. D'où la proposition d'insérer dans le projet de PDU 2020, un **projet urbain de ville 2010** précisant les opérations prioritaires à engager en privilégiant un partenariat fort avec :

- Le secteur public : Etat, CUY, CA, université; mais aussi institutions internationales : AFD, Banque Mondiale, FMI, ONUDI et Coopération bilatérale.
- Le secteur privé : Aménageur et promoteurs privés camerounais et/ou étrangers y compris pour la réalisation d'infrastructures lourdes et d'opérations immobilières.

De plus, compte tenu de l'importance du retard pris et des moyens financiers à mobiliser, le partenariat entre les collectivités, l'Etat et le secteur privé devient une impérieuse nécessité.

LES GRANDS OBJECTIFS DU PDU 2020

Les objectifs du Plan Directeur d'Urbanisme découlent du bilan - évaluation et de la stratégie d'aménagement préconisée.

Les ambitions du PDU de 2020 sont les suivantes :

- **Remédier** aux dysfonctionnements graves constatés tel que le développement spontané et anarchique de l'urbanisation, l'insuffisance de transport en commun.
- **Rattraper** les retards en matière d'habitat, d'équipements, de desserte (voiries, réseaux divers) et de déplacement déjà recommandés dans le SDAU de 1982, mais qui n'ont été que très partiellement réalisés.
- **Revaloriser** la fonction symbolique de Capitale et de Ville internationale.
- **Incorporer** le principe de développement d'un réseau de villes ou villages proches de Yaoundé.

Pour conduire cette démarche de développement durable et de bonne gouvernance, il est proposé l'application de quatre concepts :

- **Une ville plus rayonnante**
- **Une ville plus accueillante et agréable à vivre**
- **Une ville réorganisée et rééquilibrée**
- **Une ville mieux accessible**

**Yaoundé,
une ville en développement
qui doit rayonner davantage**

Les conditions à retenir relèvent de **cinq stratégies** :

- **Une stratégie d'accueil et d'accompagnement** conduisant la Communauté Urbaine de Yaoundé, avec les partenaires institutionnels et privés, à définir une stratégie foncière d'acquisition et de reconquête, attractive pour les entreprises et les aménageurs.
- **Une stratégie de réalisation d'infrastructures de transports ciblée pour :**
 - Circuler mieux dans Yaoundé et sur les axes la reliant aux autres pôles de l'aire métropolitaine
 - Développer un réseau urbain de transport en commun en site propre
- **Une stratégie de modernisation des équipements** de haut niveau tels que des sièges sociaux, le musée de l'Afrique, etc.
- **Une stratégie de développement de l'enseignement supérieur, de la recherche et du transfert de technologies**, se traduisant par :
 - Le renforcement de la **vocation universitaire de SOA**, en liaison avec les pôles d'excellence de la recherche publique et privée.
 - La création d'une **plate-forme aéroportuaire autour de NSIMALEN** et aussi **d'entreprises à MBANKOMO** proches de la voie ferrée et de la route YAOUNDE- DOUALA-KRIBI ...
 - Le développement de la filière « **Bâtiments et Travaux publics** ».
- **Une stratégie de communication** pour mieux faire connaître les atouts de la Capitale camerounaise, les capacités et opportunités offertes par le territoire de la Communauté Urbaine de Yaoundé, les opérations majeures à entreprendre dans le cadre du PDU 2020 et du projet urbain 2010.

**Yaoundé,
une ville plus accueillante et
plus agréable à vivre**

Qualité de ville et qualité de vie reposent sur l'amélioration volontariste du cadre de vie et de l'environnement urbain. Pour atteindre ces objectifs, il faut :

1. Reconquérir la ville

Le Centre ville doit regrouper la plupart des fonctions centrales et les services supérieurs. Une densification raisonnable du centre ville (boulevard du 20 mai, dent creuse du centre ville, etc.) et des terrains situés de part et d'autre des grands axes structurants de pénétration doit être absolument envisagée.

Cette reconquête passe aussi par :

- L'accroissement de l'offre en logements, la diversification et la mixité des types d'habitat (collectifs, habitat individuel et groupé).
- La protection des personnes et des biens à l'égard des nuisances et des risques que la ville engendre (réalisation de centres de traitement des déchets, mise en conformité des stations d'épuration existantes, aménagement contre les risques d'inondations, action de prévention contre les risques industriels, lutte contre le bruit et la pollution de l'air...).

2. Protéger et valoriser le milieu naturel

A côté de 12 337 hectares d'espaces urbanisés dont une partie occupe les bas fonds et des crêtes dont la pente dépasse 20%, la Communauté Urbaine doit préserver ou reconquérir 9 500 hectares et urbaniser environ 9 124 hectares.

Le site collinaire de YAOUNDE doit être impérativement protégé ainsi que le réseau de rivières quienser le territoire et l'irrigue.

En ville, des parcs urbains doivent être créés - particulièrement dans le centre et le long des axes Nord-Sud et Est-Ouest - et la végétation luxuriante doit réapparaître sur les places, les boulevards urbains et les grandes voiries conformément à un plan de verdissement.

En périphérie, la vocation rurale doit être confirmée et protégée.

Yaoundé, une ville réorganisée et rééquilibrée

Pour répondre aux besoins des Yaoundéens en matière d'équipements et d'habitat et pour combattre le radioconcentrisme provoquant une congestion de l'hypercentre, il faut :

Concevoir le centre urbain en véritable cœur de ville, capable d'accueillir des fonctions tertiaires de haut niveau, de préférence sur les terrains disponibles de l'hypercentre-ville tels que ceux bordant le **boulevard du 20 mai**.

Prévoir une trame urbaine d'extension ordonnée au Nord, à l'Est et au Sud, pour accueillir le surcroît de population.

Rendre plus agréables les conditions de vie des habitants du centre-ville et des quartiers périphériques, tels que ceux de la Briqueterie, en pratiquant une politique d'assainissement et de résorption de l'habitat insalubre.

Rééquilibrer et lutter contre l'habitat précaire dans les fonds de vallée et sur les crêtes de plus de 15% de pente, en envisageant le transfert de ces populations dans des quartiers nouveaux.

Créer de véritables centres secondaires participant à la structuration et à l'identification de chaque commune d'arrondissement (CA).

Développer les activités économiques de voisinage ainsi que le traitement des espaces publics (marchés, places, parcs et jardins).

Yaoundé, une ville mieux accessible

Cela repose sur la nécessité de concevoir un **Schéma de Déplacements Urbains** cohérent :

- **Préconisant** la construction de la structure centrale de la voirie composée du contournement Est et Ouest, la rocade, le boulevard périphériques et les pénétrantes.
- **Restreignant** la place de l'automobile dans l'hypercentre-ville.
- **Favorisant** les déplacements doux.
- **Détournant** la circulation lourde de transit par la voie de contournement EST.
- **Améliorant** le fonctionnement et l'efficacité du réseau par un «maillage en boucle» du centre-ville : « circuit cœur », Boulevards urbains.
- **Privilégiant** les transports en commun sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest.

La stratégie et les objectifs du PDU sont développés à travers cinq thèmes :

Thème 1 : **Capitale et centralité**

Thème 2 : **Habitat et recomposition urbaine**

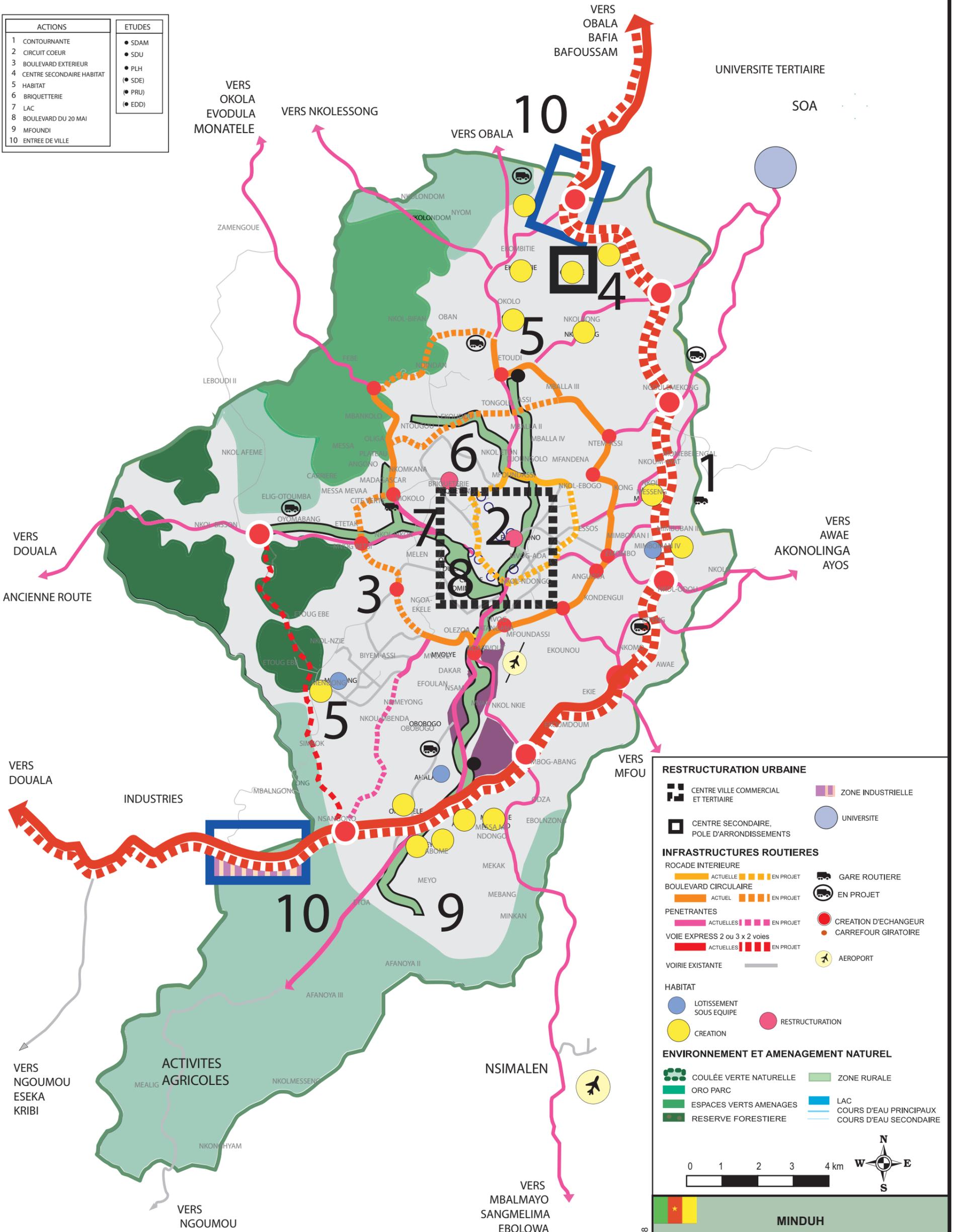
Thème 3 : **Déplacements, transports et réseaux**

Thème 4 : **Environnement et cadre de vie**

Thème 5 : **Economie et équipements**

PROJET DE VILLE 2010-2015

ACTIONS	ETUDES
1 CONTOURNANTE	● SDAM
2 CIRCUIT COEUR	● SDU
3 BOULEVARD EXTERIEUR	● PLH
4 CENTRE SECONDAIRE HABITAT	● SDE
5 HABITAT	● PRU
6 BRIQUETTERIE	● EDD
7 LAC	
8 BOULEVARD DU 20 MAI	
9 MFOUNDI	
10 ENTREE DE VILLE	



RESTRUCTURATION URBAINE

- CENTRE VILLE COMMERCIAL ET TERTIAIRE
- CENTRE SECONDAIRE, POLE D'ARRONDISSEMENTS
- ZONE INDUSTRIELLE
- UNIVERSITE

INFRASTRUCTURES ROUTIERES

ROCADE INTERIEURE

- ACTUELLE
- EN PROJET

BOULEVARD CIRCULAIRE

- ACTUEL
- EN PROJET

PENETRANTES

- ACTUELLES
- EN PROJET

VOIE EXPRESS 2 ou 3 x 2 voies

- ACTUELLES
- EN PROJET

VOIRIE EXISTANTE

-

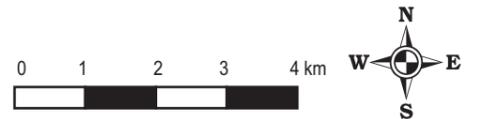
HABITAT

- LOTISSEMENT SOUS EQUIPE
- CREATION
- RESTRUCTURATION

ENVIRONNEMENT ET AMENAGEMENT NATUREL

- COULÉE VERTE NATURELLE
- ORO PARC
- ESPACES VERTS AMENAGES
- RESERVE FORESTIERE
- ZONE RURALE
- LAC
- COURS D'EAU PRINCIPAUX
- COURS D'EAU SECONDAIRE

GARE ROUTIERE
 EN PROJET
 CREATION D'ECHANGEUR
 CARREFOUR GIRATOIRE
 AEROPORT



MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

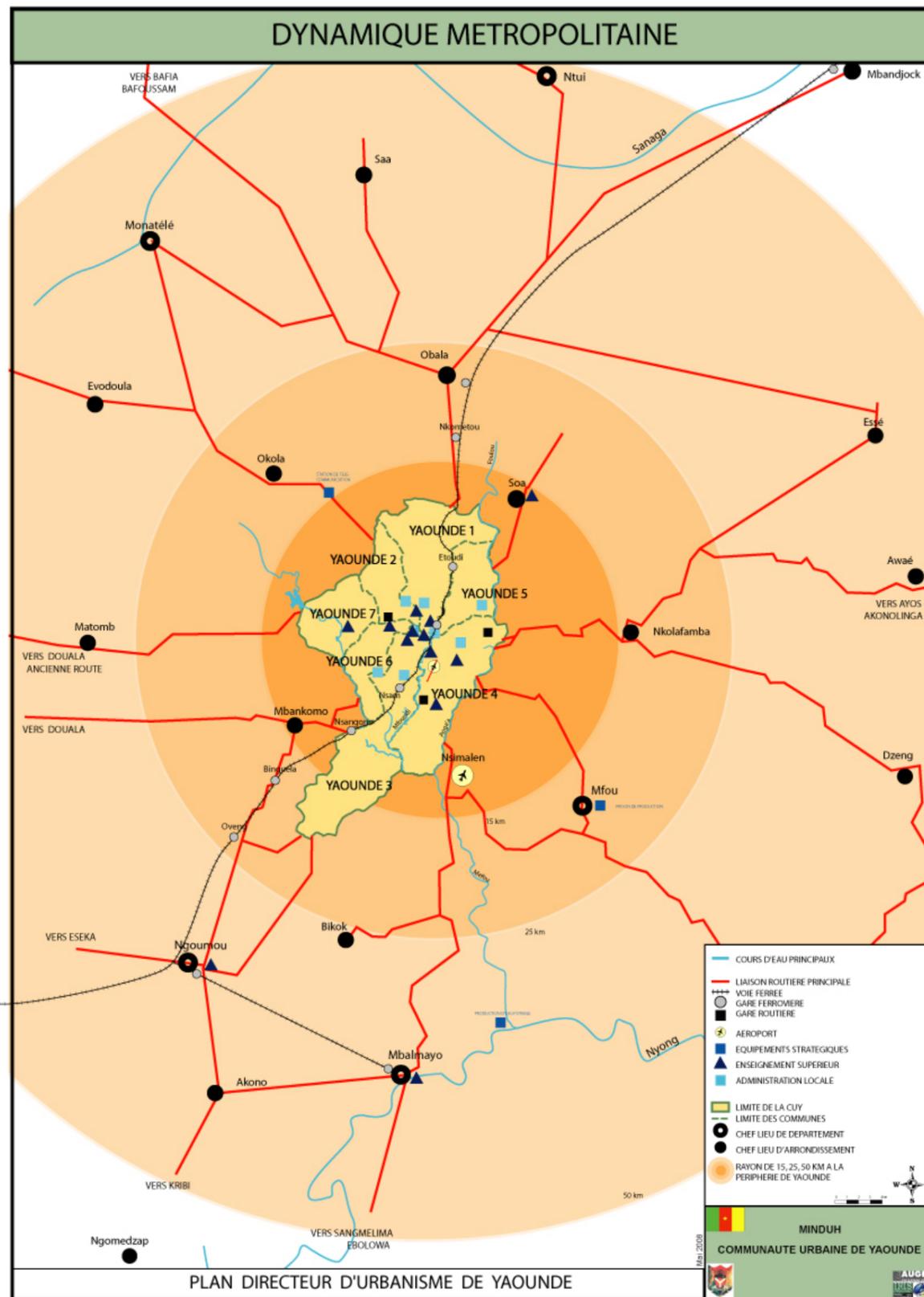
PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

THEME N°1 : CAPITALE ET CENTRALITE

LA PROJECTION DU SDAU 1982 POUR 2000 prévoyait le développement de villes satellites dans la proche banlieue; elle n'a pas été suivie malgré l'accroissement de la superficie de la CUY au Nord / Ouest et au Sud.

Les communes voisines ont été très peu renforcées en matière d'infrastructures et d'habitat, ne permettant pas une intégration urbanistique malgré quelques équipements structurants tels l'université à SOA et l'aéroport à NSIMALEN.

1 - STRATEGIES DE L'EXTENSION URBAINE



RECOMMANDATIONS :

- Une politique d'extension polycentrée passant par le renforcement de l'hypercentre et par celui des centres secondaires à l'intérieur de la Communauté Urbaine.
- Un développement du réseau des villes extérieures à la CUY, dans le cadre d'un Schéma Directeur d'Aménagement Métropolitain.
- L'affirmation de Yaoundé à la fois en tant que métropole régionale, capitale nationale et ville internationale.
- Le développement des systèmes de communication avec le reste du pays.
- La préconisation, après concertation avec les Ministères concernés, de la construction de grands équipements renforçant la vocation de Yaoundé en tant que capitale culturelle et internationale.

L'ARMATURE URBAINE DU CAMEROUN

La cartographie des grandes villes du Cameroun place Yaoundé au centre de divers axes d'échanges appelés à se densifier et à insuffler un développement particulièrement demandeur en matière d'espace local intégré.

Le PDU 2020 veille au :

- **Positionnement de la capitale** du pays en complémentarité du reste du potentiel national et des grands équilibres démographiques.
- **Renforcement de la dimension internationale** par la qualité des équipements et le développement des fonctions induites.
- **Développement des systèmes de communication** avec le reste du pays dans la perspective d'un Schéma National d'Aménagement du Territoire.

L'AIRE D'INFLUENCE REGIONALE

La ville de Yaoundé règne sur un **Hinterland très peu développé et à spatialité fortement rurale**. Sur un rayon de 100km, très peu de villes secondaires dépassent les 50 000 habitants.

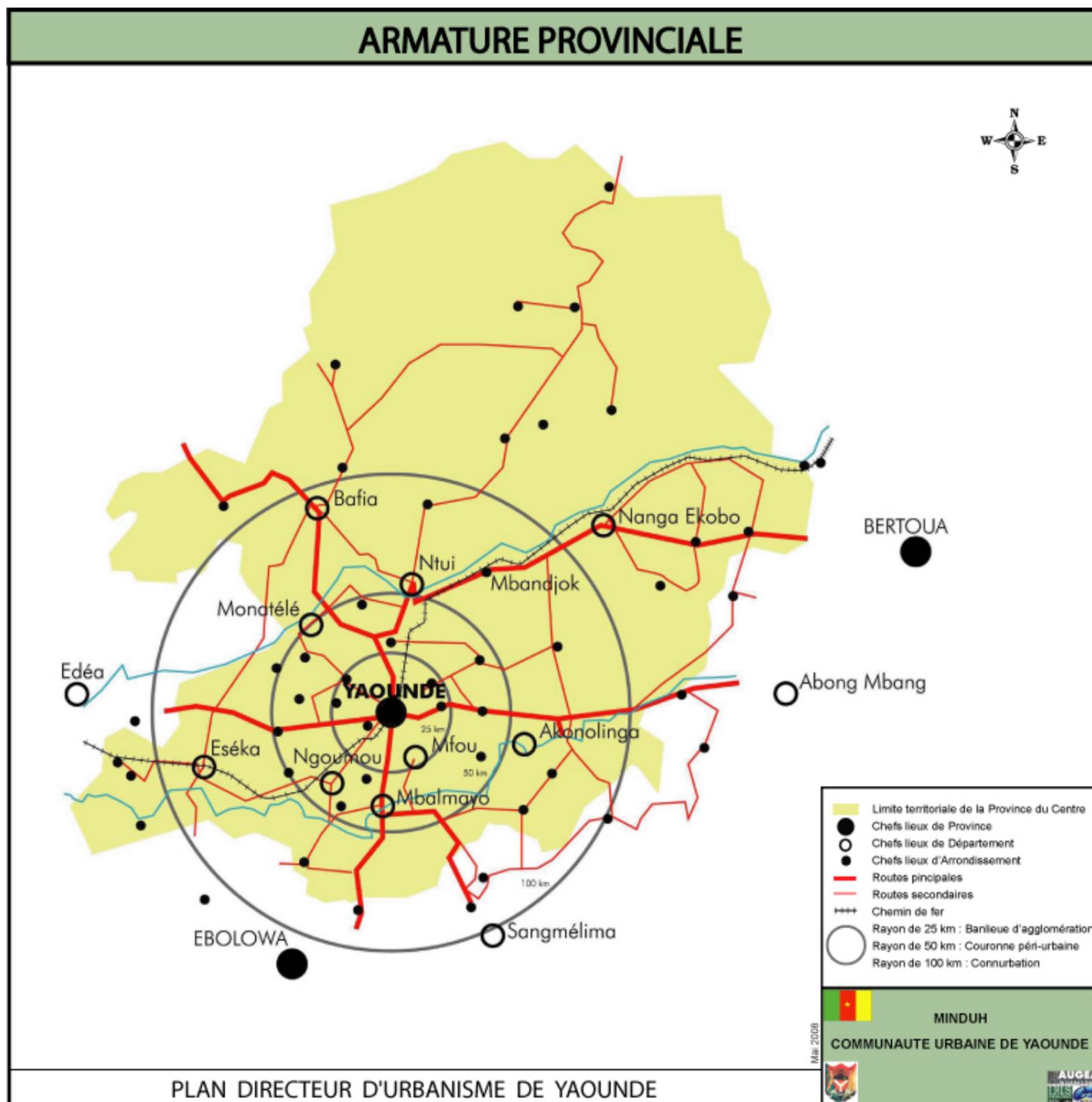
L'organisation administrative encadre le développement des bourgs à fonction tertiaire, sans déstructurer l'armature économique agricole.

L'organisation spatiale du territoire entre la SANAGA et le NYONG est dominée par la situation de YAOUNDE surtout en matière de voies de communication. Le vaste département de la MEFOU et AFAMBA à l'Est n'a pas d'armature routière autonome.

2 - DYNAMIQUE GLOBALE D'URBANISATION

Le **SDAM Métropolitain** doit veiller à :

- **Equilibrer** le positionnement du pôle régional
- **Structurer** l'intercommunalité élargie
- **Accompagner** un développement économique durable
- **Préserver** la cohésion sociale et la solidarité spatiale
- **Construire** l'équilibre des dispositifs de déplacement
- **Harmoniser** le développement des services collectifs
- **Organiser** la mixité territoriale Habitat / Activités



Pourquoi un schéma dépassant les limites territoriales de la CUY ?

La réalité métropolitaine est de plus en plus prégnante, tant au niveau de l'urbanisation effective qu'à celui des volontés publiques exprimées.

Des constats récurrents accentuent la prise en compte du phénomène et justifient son intégration dans la stratégie de développement de la ville concernant notamment :

- La croissance démographique et l'étalement urbain
- L'extension naturelle mal maîtrisée
- La dynamique des investissements publics dans la périphérie
- L'intégration économique régionale et naturelle
- Le processus de décentralisation en cours

DEFINITION ET OBJECTIFS

Entre le SNAT à vocation nationale et le PDU limité au territoire de la CUY, il y a nécessité d'élaborer un document intermédiaire : le **Schéma Directeur d'Aménagement Métropolitain** couvrant un territoire dont il conviendra de préciser les limites.

Le **SDAM** doit donc se définir comme un SCHEMA DE COHERENCE fixant les grandes lignes en matière d'équipements structurants, de desserte, de réseaux, d'habitat et d'activités sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Le **SDAM** traduira la volonté politique de l'intercommunalité élargie et des structures compétentes de l'Etat en se positionnant sur les quatre échelles, nationale, internationale, régionale et locale.

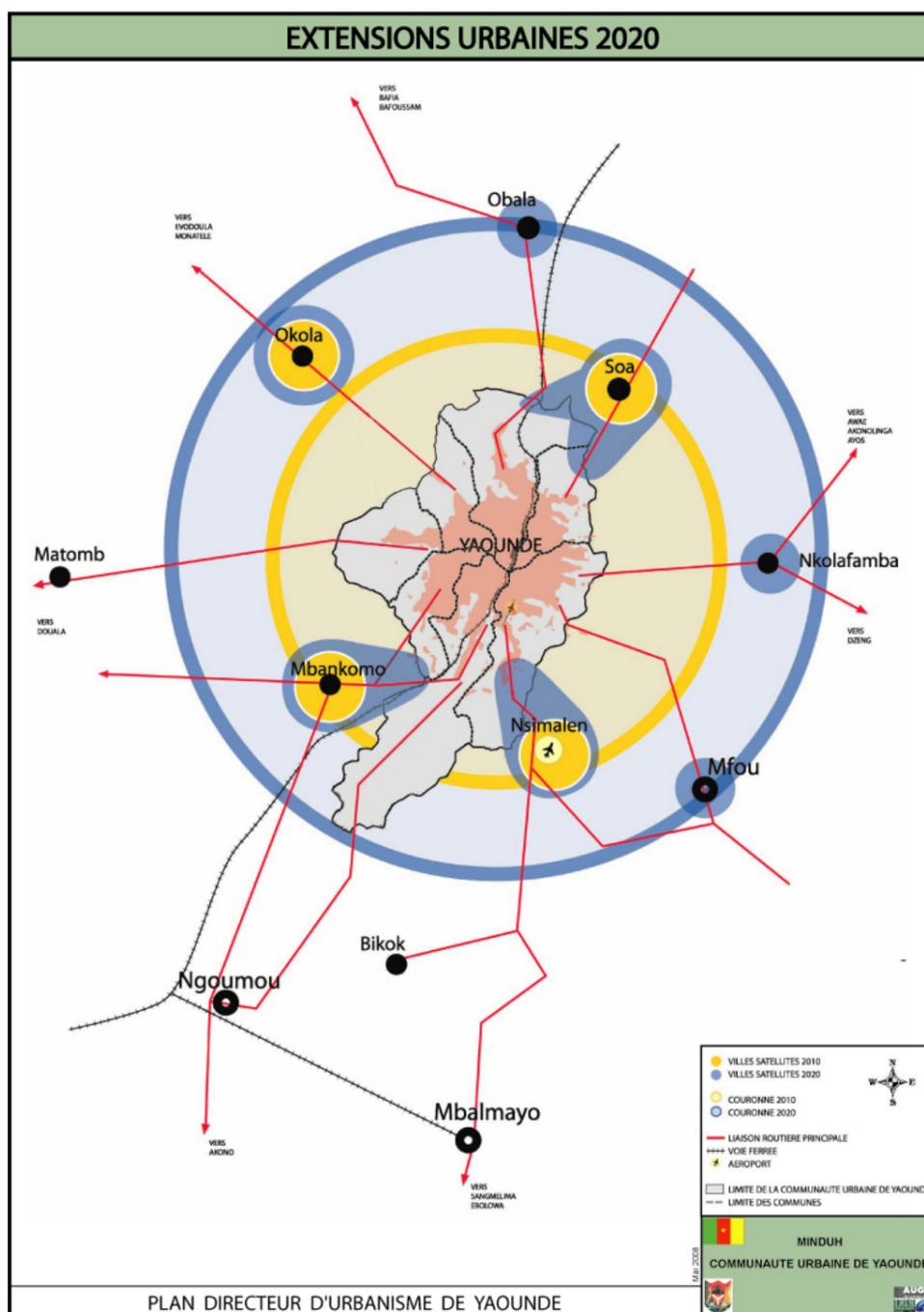
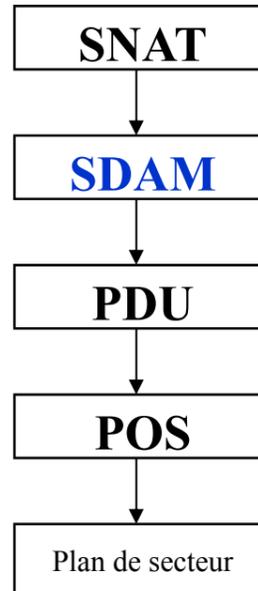
LES TERRITOIRES PERTINENTS

Le **SDAM** concerne divers acteurs dont les compétences et les attributions devront être précisées. Sa mise en œuvre nécessite un processus méthodologique spécifique innovant et une programmation.

Le **PDU** actualisé de Yaoundé anticipe et intègre dans sa démarche cette évolution incontournable à travers la définition des premiers territoires pertinents, susceptibles de constituer un périmètre d'étude :

- **Les 7 communes d'arrondissement**, notamment leur façade radiale constituant le centre ville, leurs zones d'extension, leurs pôles de services majeurs, leurs zones rurales frontalières.
- **Les communes de la première couronne** (15km : SOA, OKOLA, OBALA, MBANKOMO, MFOU / NSIMALEN, NKOLAFAMBA) ainsi que leurs axes traversants menant vers Yaoundé, leur centre-bourg administratif et de services, les zones d'installation ou d'équipement stratégique, l'Aéroport à NSIMALEN (MFOU), l'Université à SOA, la Prison de Production à MFOU, la Station d'eau potable à AKOM NYADA
- **Les Communes de la seconde couronne** (30 km : ESSE, AWAE, DZENG, BIKOK, AKONO, EVODULA, OBALA, MATOMB...)
- **Les chefs-lieux départementaux voisins** (50 km)
- MONATELE (LEKIE), MFOU (MEFOU ET AFAMBA), MBALMAYO (NYONG ET SOO), NGOUMOU (MEFOU ET AKONO)

4 - LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT METROPOLITAIN



L'exemple du SCOT en France :

Le **Schéma de Cohérence Territoriale**, créé en 1999 par la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain), est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. Il définit l'évolution d'un territoire dans la perspective du développement durable et dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement.

Le schéma est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles centrées notamment sur les questions d'habitat, de déplacements, d'équipement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace... Il en assure donc la cohérence tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels (PLH, PDU) et des plans locaux d'urbanisme (PLU) établis au niveau communal. (Source CERU - France).

LES THEMATIQUES PRIORITAIRES

Le document d'orientation et de cohérence en matière d'aménagement et d'urbanisme devra présenter des propositions au moins sur les secteurs suivants :

Intercommunalité et cadre institutionnel

- Mise en place d'un cadre permanent de concertation à l'échelle provinciale ou régionale à travers la création d'un Etablissement Public de Coopération Urbaine (EPCU)
- Mesures d'accompagnement de l'urbanisme réglementaire (harmonisation des politiques foncières, solidarités spatiales...)
- Mesures de gestion urbaine (fiscalité directe et financement)

Développement économique

- Positionnement de l'Hinterland de Yaoundé par rapport aux marchés nationaux
- Définition d'une politique de développement commercial agricole, forestier et industriel
- Encadrement des implantations commerciales périphériques en relation avec l'aménagement des entrées de ville
- Définition et réalisation de grands équipements à fort impact économique
- Promotion d'une diversification des sites

Habitat et équipement de proximité

- Prendre en compte la vocation des communes de l'Hinterland à développer leur bourg et à capitaliser toute opportunité frontalière.
- Organiser en réseau les infrastructures de culture et de communication

Enseignement supérieur et recherche

- A partir de l'exemple de SOA, proposer un cadre stratégique de déploiement des unités ainsi que les mesures d'accompagnement (Mobilité, habitat, services)
- Renforcer les équipements spécifiques existants : MBALMAYO (formation aux activités forestières) et NGOUMOU (enseignants du primaire)
- Développer l'offre privée à équipement propre

Transports multi-modaux

- Définir les pôles d'échange et les gares de rabattement en concertation avec les communes traversées ou de destination
- Aménagement des entrées de ville (commerce, transports ...)
- Encadrement de l'occupation de l'axe vers NSIMALEN ET MBALMAYO dans la perspective du développement de la plate forme aéroportuaire
- Hypothèse d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire comme moyen de déplacement inter - urbain

Services administratifs et sociaux

- Intégrer au plan métropolitain d'accessibilité l'organisation spatiale des hôpitaux nationaux et provinciaux
- De même, l'organisation et la prospective des centres secondaires à l'échelle des CUA intégreront fortement les tendances de développement des villages voisins
- La décentralisation et les équipements afférents tiendront compte de cette orientation fondamentale d'offrir les services de qualité à l'ensemble du territoire

Environnement naturel et protégé

- Préservation des écosystèmes et forêts domaniales
- Concertation en matière d'hygiène et d'assainissement avec les communes partageant le même bassin (exemple pollution de SOA par la FOULOU)
- Protection renforcée des bassins frontaliers (MEFOU, ANGA'A et FOULOU)

Les perspectives, les études, la programmation et la réalisation de ces objectifs impliquent une politique volontariste conditionnée par la contribution des trois principaux groupes d'acteurs.

La capacité des communes périphériques à assurer la mutation urbaine :

- Innovation pour un type de ville / banlieue camerounaise
- Structuration de l'habitat / activité d'axe routier
- Gestion du territoire municipal et des équipements communs

La capacité de la CUY à maîtriser son extension :

- Gestion des pôles d'activités limitrophes
- Développement des équipements partagés
- Urbanisation exemplaire de son propre espace rural

La capacité de l'État à promouvoir l'aménagement cohérent du territoire :

- Réorganisation des services et des acteurs publics
- Évolution de la réglementation en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire
- Structuration de la décentralisation

STRATEGIE SPATIALE ET DECENTRALISATION

Trois groupes d'acteurs déterminants:

Les Communes Périphériques
La CUY
L'Etat

5 - YAOUNDE : CAPITALE CULTURELLE

Après concertation avec le Ministère de la Culture, le PDU 2020 préconise :

- La construction d'un grand Musée des Civilisations
- La construction d'une grande Salle de Spectacles
- La mise en valeur du patrimoine de l'architecture d'époque traditionnelle et coloniale
- La construction d'une grande Maison de la Culture
- La construction de centres socioculturels dans les différents centres secondaires
- La construction de grands complexes touristiques (activités hôtelières et de loisirs)
- L'aménagement culturel des carrefours, places et jardins entre autres :
 - Le projet de reconquête des abords du MFOUNDI, territoires de création pour les artistes
 - L'aménagement touristique du site du Lac en jardins thématiques préconisés par le MINCULT
 - L'aménagement des principaux ronds-points (OUA, Rond-point de la poste, entrées des villes...)

Yaoundé est au carrefour des cultures camerounaises riches de 200 ethnies. Sa population cosmopolite est liée à de nombreux foyers culturels malheureusement non perceptibles par le grand public. Ces foyers culturels sont des établissements publics qui pourraient contribuer à la richesse culturelle de Yaoundé. C'est dans ce sens qu'il est recommandé une architecture reflétant l'identité culturelle de leur origine.



THEME N°2 : HABITAT ET RECOMPOSITION URBAINE

Les données de référence

Accroissement prévisible : $3\,400\,000 - 1\,400\,000 = 2\,000\,000$ habitants

Superficie totale de la CUY :30 954,18 ha

Superficie urbanisée en 2002 :9 924 ha

Superficie non urbanisable :9 493,02 ha

Densité moyenne de la population par rapport au territoire de la CUY :
 $1\,400\,000 / 30\,954,18 = 45,25$ hab/ha

Densité moyenne de population par rapport à l'espace urbanisé :
 $1\,400\,000 / 9\,924 = 153$ hab/ha

Répartition de l'accroissement de population prévisible :

Il a été retenu, pour répondre à l'accroissement de population prévisible à l'horizon 2020, le principe de :

- **RECOMPOSER** en densifiant le tissu urbain existant par :
 - Le remplissage des « dents creuses » du centre ville
 - La réalisation de constructions collectives (R+4 minimum) de part et d'autre des boulevards intérieurs et des pénétrantes urbaines, afin de rentabiliser les équipements existants ou à réaliser (VRD)
 - La restructuration des quartiers péricentraux, tels que Briqueterie, Mvog Ada, Mvog Mbi, Melen, Olezoa, Djoungolo, pour remédier à l'étalement de l'habitat insalubre
- **PROMOUVOIR** une politique volontariste d'aménagement d'une trame d'extension urbaine au Nord et au Sud en liaison avec l'implantation de centres secondaires et d'équipements d'accompagnement, nécessitant des études de définition ou plans guides.
- **INCITER** le réseau de villes périphériques proches extérieures au périmètre de la Communauté Urbaine de YAOUNDE telles que MBANKOMO, SOA, MFOU, NKOLAFAMBA, OBALA et OKOLA, à se renforcer pour structurer l'Hinterland de l'agglomération en polarisant des équipements et activités complémentaires (université, activité de maintenance, etc.) et en fixant une population mixte à dominante résidentielle (environ 600 000 habitants)

Bien qu'étant objectivement dans l'impossibilité de s'appuyer sur des données récentes en matière de recensement, il est néanmoins proposé une grille de répartition de l'accroissement de population à l'horizon 2020, calculée sur la base d'une densité moyenne de :

- 170 habitants à l'hectare au lieu de 153 actuellement (47 hab/ha supplémentaires)
- 150 habitants à l'hectare pour les extensions urbaines au Nord et au Sud

1- ESTIMATION DE LA POPULATION EN 2020

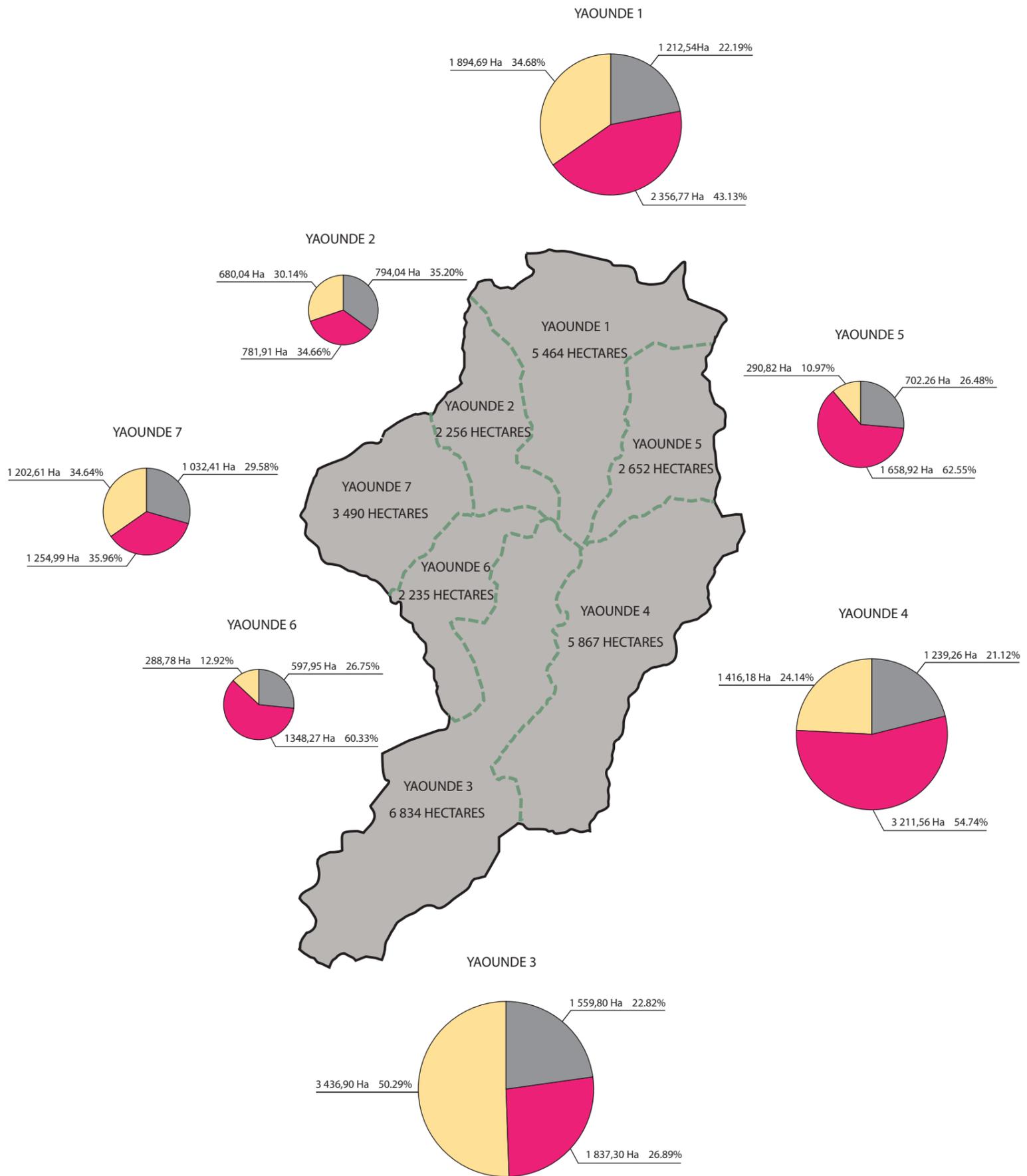
Il est recommandé, à l'objectif 2020, de :

- **Fixer la population à moins de 2 800 000 habitants sur la CUY.**
- **Encourager les six principales communes de l'Hinterland (MFOU, NKOLAFAMBA, SOA, OBALA, OKOLA, MBANKOMO) à accueillir un surcroît de population de 600 000 habitants.**

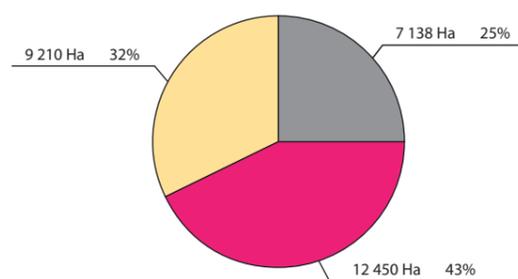
Projection de la population à YAOUNDE en 2020

DESIGNATION	CUY	
	Extension	Densification
Nature d'opération		
Population actuelle		1 400 000
Densité actuelle		153
Densité à l'hectare	150	170
Consommation nouvelle	8 000	12 336
Population nouvelle	1 200 000	209 712
S/TOTAL population nouvelle	1 200 000	1 609 712
TOTAL population en 2020	2 809 712	

POTENTIALITES D'URBANISATION DANS LE DEPARTEMENT DU MFOUNDI



BILAN DES TERRITOIRES DANS LE DEPARTEMENT DU MFOUNDI



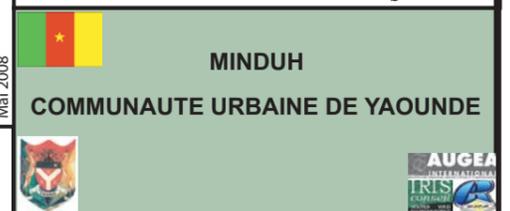
TOTAL MFOUNDI : 28 798 HECTARES

- ZONE NON URBANISABLE**
(reliefs montagneux, fonds de vallée et fortes pentes (-20%))
- ZONE URBANISEE**
- ZONE A URBANISER**

0 1 2 3 4 km

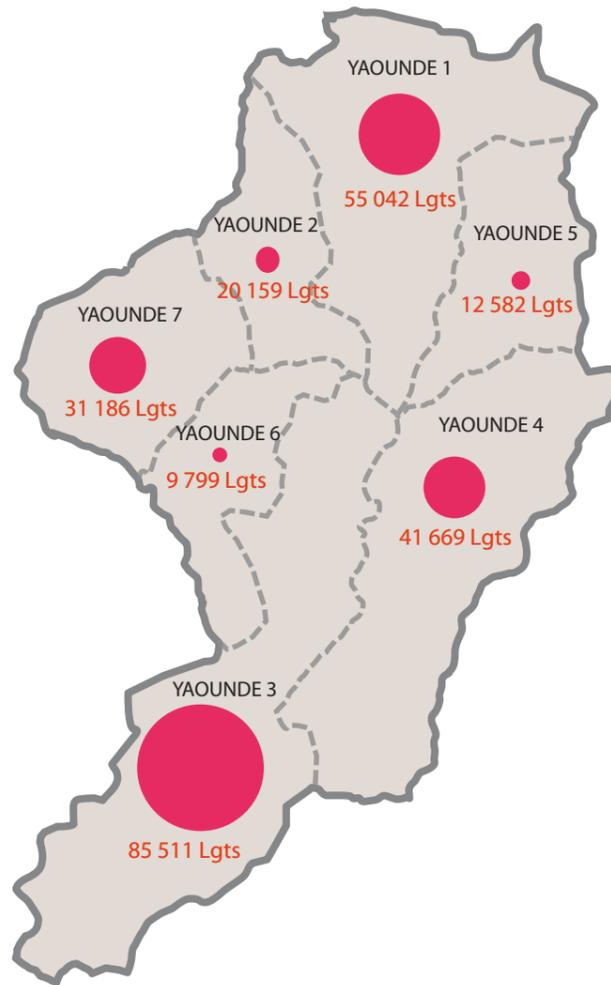


Mai 2008



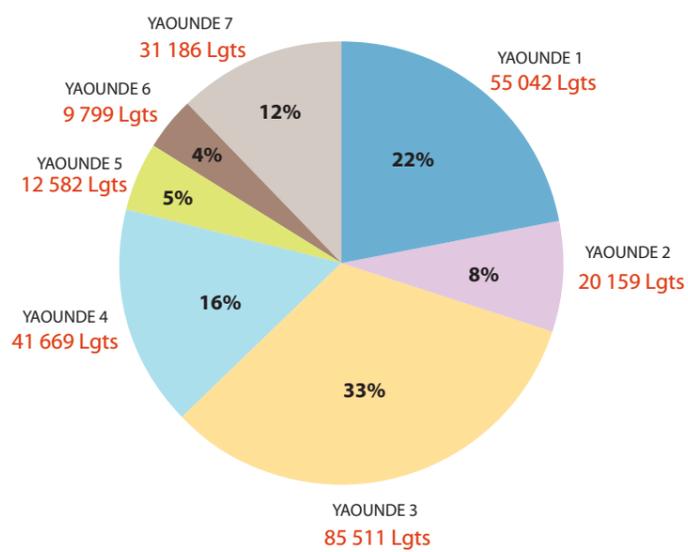
PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

NOMBRE DE LOGEMENTS A REALISER EN 2020



● ESTIMATION DU NOMBRE DE LOGEMENTS A REALISER

REPARTITION DES LOGEMENTS A REALISER SUR YAOUNDE PAR
ARRONDISSEMENT EN 2020



TOTAL DES LOGEMENTS A REALISER A YAOUNDE EN 2020 : 255 948 Lgts



Mai 2008

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

2- LOGEMENTS EN 2020

Programmation en logements à l'horizon 2020

L'accroissement prévisible de population à l'horizon 2020 nécessite une construction de logements conséquente.

La détermination du nombre de logements a été calculée à partir du nombre moyen de personnes par logement (5,5) et des estimations démographiques qui ont été retenues, à savoir 1 937 712 habitants de plus dont :

- 1 409 712 sur la CUY
- 588 000 sur les six communes périphériques de la première couronne de l'Hinterland.

Il en résulte qu'il faudrait construire, d'ici 2020, **362 857 logements**, soit minimum 20 159 logements par an dont 14 219 dans la CUY (à raison de 80% de logements sociaux soit 11 375 logements / an, et 20% en accession à la propriété soit 2 844 logements / an). Cela nécessite d'entreprendre de considérables efforts de programmation et de construction.

Pour ce faire, il est nécessaire d'engager un programme social de l'habitat qui définira d'une manière plus précise la répartition des logements, et d'envisager la création d'un observatoire de l'habitat qui permettra d'assurer le suivi - évaluation des projets.

De 2002 à 2020, il faudra construire :

362 857 logements dans la CUY et son Hinterland

Soit :

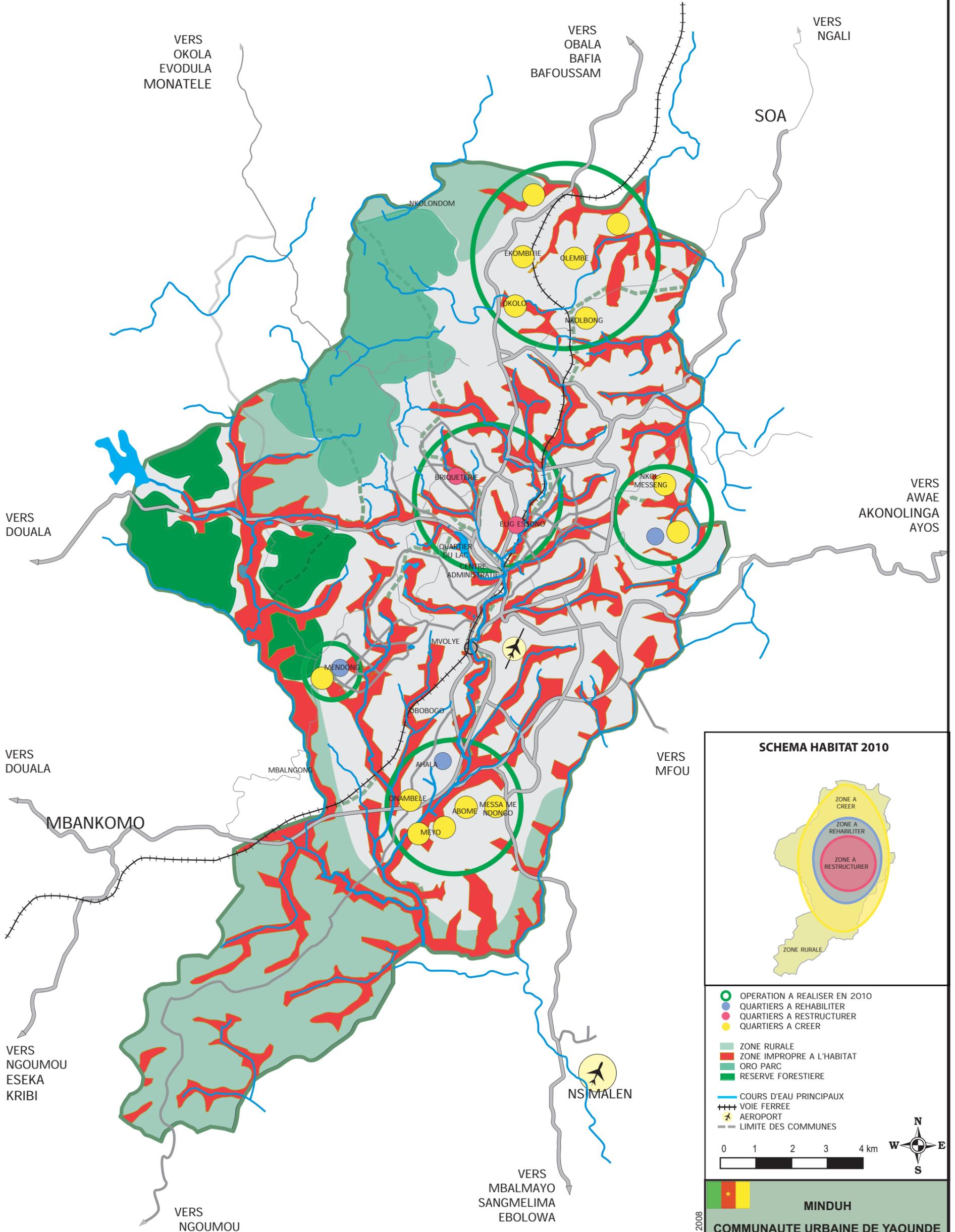
20 159 logements par an

dont 14 219 logements à Yaoundé

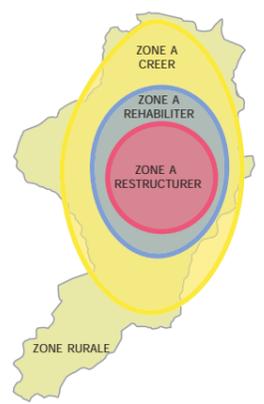
PROJECTION DE LA REPARTITION DES LOGEMENTS A CONSTRUIRE DANS LA CUY ENTRE 2002-2020

DESIGNATION	Yaoundé 1	Yaoundé 2	Yaoundé 3	Yaoundé 4	Yaoundé 5	Yaoundé 6	Yaoundé 7	Total CUY
Total pop nouvelle en 2020	303 162	111 033	470 976	229 507	69 299	53 969	171 766	1 409 712
Lgts à construire en 2020	55 042	20 159	85 511	41 669	12 582	9 799	31 186	255 948
Logements sociaux	44 034	16 127	68 408	33 336	10 066	7 839	24 949	204 758
Logements de standing	11 008	4 032	17 102	8 334	2 516	1 960	6 237	51 190
Lgts à construire / an	3 058	1 120	4 751	2 315	699	544	1 733	14 219
Logements sociaux / an	2 446	896	3 800	1 852	559	435	1 386	11 375
Logements de standing / an	612	224	950	463	140	109	347	2 844

HABITAT 2010



SCHEMA HABITAT 2010



- OPERATION A REALISER EN 2010
- QUARTIERS A REHABILITER
- QUARTIERS A RESTRUCTURER
- QUARTIERS A CREER
- ZONE RURALE
- ZONE IMPROPRE A L'HABITAT
- ORO PARC
- RESERVE FORESTIERE
- COURS D'EAU PRINCIPAUX
- +—+—+—+— VOIE FERREE
- ✈ AEROPORT
- - - LIMITE DES COMMUNES



Mai 2008

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

3 - LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT

DEFINITION ET OBJECTIFS DU PLH

Le **PDU** préconise la mise en place d'un outil de planification urbaine qui va fixer les objectifs et les principes de la politique locale en matière d'habitat.

Pour ce faire, un diagnostic analysera les besoins et le fonctionnement du marché local en déclinant :

- Les interactions entre les différents secteurs du marché de logement (typologies de l'habitat, des modes d'occupation, des structures et organismes, etc.).
- Les mécanismes de valorisation foncière et le potentiel de chaque type de quartier et mode de production.
- La structuration de l'offre et de la demande dans une perspective d'évolution démographique.
- L'évaluation des politiques publiques et les nouvelles stratégies (financement, lotissement, restructuration).
- La dynamique urbaine et les mécanismes récurrents entre l'habitat, l'aménagement de terrain et la question foncière.
- Tout autre domaine permettant d'analyser des perspectives de développement démographique et socio-économique.

La densification du tissu actuel permettra de créer, d'ici 2020, 38 000 logements environ soit 2 110 logements par an.

La restructuration du parc ancien permettra de loger convenablement plus de 500 000 personnes.

A l'échelle du territoire de la CUY, le PLH devra élaborer un programme d'actions visant à :

- **Privilégier** l'urbanisation des zones préférentielles à l'intérieur de la CUY.
- **Encadrer et rectifier** les tendances constatées de développement désordonné.
- **Assurer l'équilibre** de peuplement dans les différents standards du parc de logement et entre les différents quartiers de la ville.
- **Garantir la cohésion et les mixités** socio-économiques.
- **Garantir une offre diversifiée** d'habitat (social, public ou privé, économique, standing) intéressant tous les niveaux de revenus.
- **Saisir toute opportunité** pour satisfaire les besoins en logement des plus défavorisés y compris de manière transitoire lors d'opérations immobilières génératrices de démolitions.
- **Observer** le marché de la construction.

LE SCHEMA DE REFERENCE

Le **PLH** doit garder un lien juridique avec le **PDU** qui le prescrit. Par conséquent son élaboration, son approbation et son suivi relèvent d'un esprit partenarial et volontariste sous l'encadrement d'un comité de pilotage représentatif des différents acteurs concernés par l'habitat.

Les **POS** à l'échelle communale prévoient des dispositifs de structures et de trames d'accueil concernant le logement et la cohésion de proximité.

Compte tenu du déficit cumulé et de la difficulté à le combler, le **PDU** admet le principe d'aménagement sommaire et progressif qui doit être remplacé ultérieurement par un aménagement complet et de standing.

Nécessité de mettre en place des études de définition

Les grandes opérations d'habitat en cours ou déjà programmées (MENDONG, OLEMBE, MIMBOMAN) doivent s'intégrer dans une trame définie au niveau du POS de la zone concernée dans un cadre d'aménagement concerté (procédure ZAC, opérations groupées, lotissements). Ce qui nécessite, pour chaque secteur, la mise en place d'une étude de définition ou d'un plan guide préalables.

4 - LA RENOVATION URBAINE

L'urbanisation imparfaitement contrôlée des 20 dernières années bouleverse la typologie formelle de l'habitat (populaire, économique, standing), correspondant peu ou prou à la répartition des quartiers (spontanés, lotissement public, résidentiel...). L'imbrication étroite des différents tissus urbains conduit à une stratégie plus ciblée tenant compte des paramètres primordiaux tels que :

- L'organisation des îlots et des servitudes,
- La qualité des constructions et des matériaux,
- Le niveau d'équipement de la voirie (drainage, éclairage, revêtement),
- La proximité des équipements sociaux,
- La sécurité foncière,
- La couverture en services urbains (eau, électricité, communication), etc.

Les POS établiront une évaluation plus complète et ciblée conduisant à trois formes d'intervention :

- La restructuration profonde
- Le renforcement des équipements
- L'intégration urbaine.

LA RESTRUCTURATION DU PARC ANCIEN

Les quartiers anciens dits péricentraux, ont connu un "renouvellement" interne spontané et un léger remaniement de leur infrastructure obsolète, le long des axes structurants à l'occasion d'opérations de voiries.

Quartiers anciens à restructurer :

MVOG MBI, MVOG ADA, BRIQUETERIE, MELEN, MOKOLO, NGOA EKELLE, MADAGASCAR, NLONGKAK, MFOUNDASSI, ELIG ESSONO, NKOL NDONGO, ETOA MEKI, etc.

La restructuration de ces quartiers implique un remaniement en profondeur du tissu urbain afin de :

- **Remédier** au sous-équipement public et à la vétusté des constructions privées
- **Densifier** au moyen d'immeubles en hauteur au moins aux bords des voies principales
- **Assurer la cohésion** et la mixité sociale acquises dans ces quartiers, proches du centre-ville
- **Encadrer la pression foncière** et le processus de croissance du centre-ville tout proche
- **Maîtriser la mutation** économique et la **mixité spatiale** habitat / activités commerciales et de services

LA MISE EN CONFORMITE DES QUARTIERS SOUS-EQUIPES

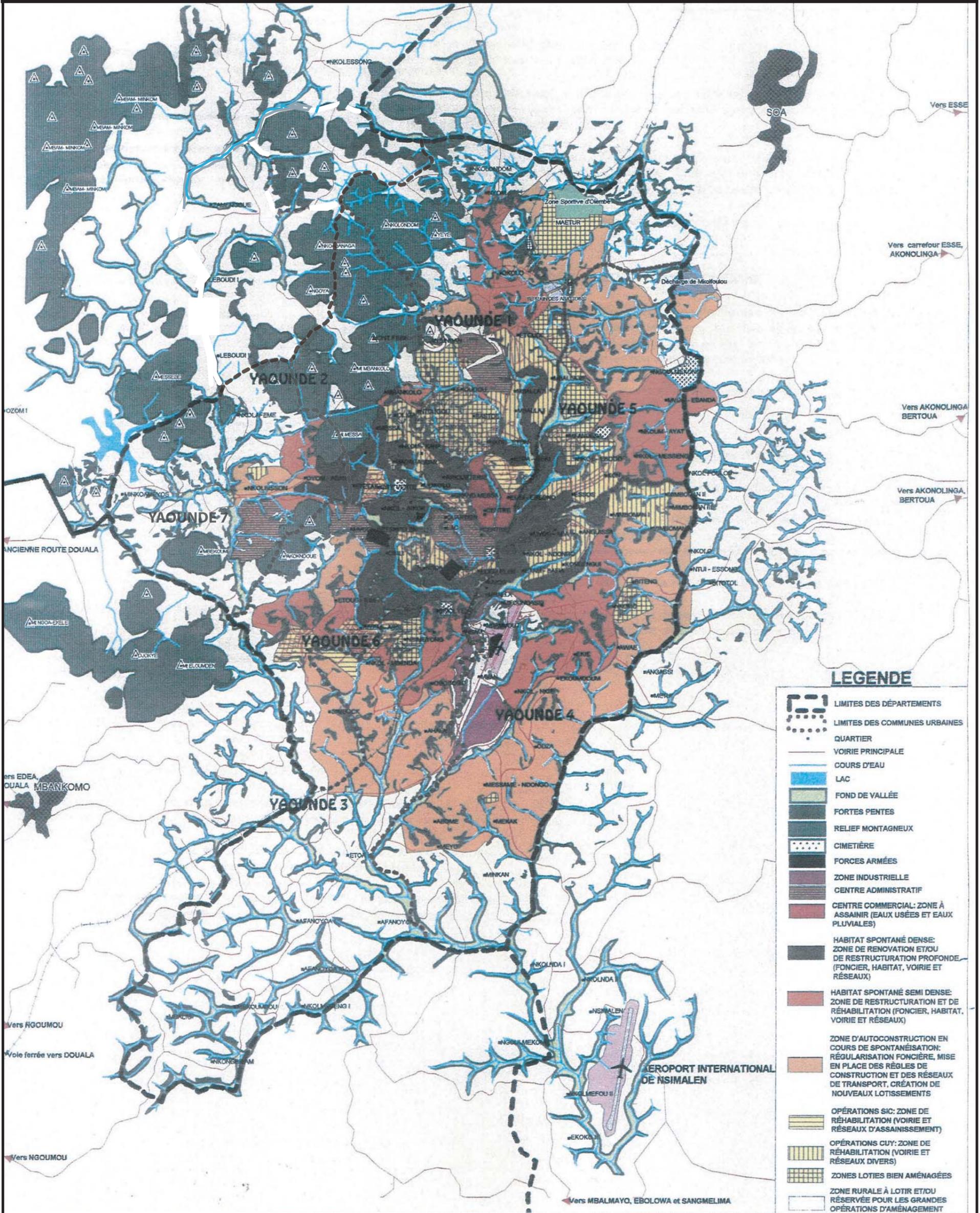
Les lotissements modernes et informels ont privilégié le "facteur logement" sans toujours assurer ni même programmer les équipements de proximité et les infrastructures concourant au cadre de vie. On note les quartiers suivants :

- CAMPS SIC anciens (MESSA, CITE VERTE, NLONGKAK...)
- Lotissements "inachevés" ou sommairement équipés produits par l'Etat et la municipalité
- Quartiers en phase de mutation (OBILI, OYOMABANG, ETOUDI)
- Lotissements du secteur informel (MVAN, NTUI ESSONG)
- Zones de mutation semi-rurale (ODZA, ONAMBELE, ETOUG EBE...)

Ces quartiers récents restent peu ou sous-équipés et nécessitent un programme de mise en conformité avec pour objectifs principaux :

- **Intégration spatiale et urbanistique** (accès aux réseaux et désenclavement)
- **Mise en valeur du domaine public** et des emprises réservées
- **Mise en cohérence** des lots domaniaux
- **Sécurisation foncière** et la régulation de l'**offre informelle** en parcelles
- **Amélioration qualitative** de l'habitat (rénovation, réhabilitation)

PROPOSITIONS D'AMELIORATION DE L'HABITAT



LEGENDE

- LIMITES DES DÉPARTEMENTS
- LIMITES DES COMMUNES URBAINES
- QUARTIER
- VOIRIE PRINCIPALE
- COURS D'EAU
- LAC
- FOND DE VALLÉE
- FORTES PENTES
- RELIEF MONTAGNEUX
- CIMETIÈRE
- FORCES ARMÉES
- ZONE INDUSTRIELLE
- CENTRE ADMINISTRATIF
- CENTRE COMMERCIAL: ZONE À ASSAINIR (EAUX USÉES ET EAUX PLUVIALES)
- HABITAT SPONTANÉ DENSE: ZONE DE RENOVATION ET/OU DE RESTRUCTURATION PROFONDE (FONCIER, HABITAT, VOIRIE ET RÉSEAUX)
- HABITAT SPONTANÉ SEMI DENSE: ZONE DE RESTRUCTURATION ET DE RÉHABILITATION (FONCIER, HABITAT, VOIRIE ET RÉSEAUX)
- ZONE D'AUTOCONSTRUCTION EN COURS DE SPONTANÉISATION: RÉGULARISATION FONCIÈRE, MISE EN PLACE DES RÈGLES DE CONSTRUCTION ET DES RÉSEAUX DE TRANSPORT, CRÉATION DE NOUVEAUX LOTISSEMENTS
- OPÉRATIONS SIC: ZONE DE RÉHABILITATION (VOIRIE ET RÉSEAUX D'ASSAINISSEMENT)
- OPÉRATIONS CUY: ZONE DE RÉHABILITATION (VOIRIE ET RÉSEAUX DIVERS)
- ZONES LOTIES BIEN AMÉNAGÉES
- ZONE RURALE À LOTIR ET/OU RÉSERVÉE POUR LES GRANDES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT

Mai 2008

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE



LA MUTATION DU TISSU RURAL RESIDUEL

En dehors de quelques friches, l'essentiel des terrains disponibles à l'urbanisation se trouve des zones à dominante rurale.

Territoires rattachés à la CUY en 1992 :

- Au Nord-ouest (Yaoundé I et Yaoundé II)
- Au sud (Yaoundé III)
- Les franges frontalières des communes rurales
- Le long des principaux axes pénétrants

La problématique de l'urbanisation des espaces ruraux reste un enjeu pour le futur. A l'intérieur du périmètre communautaire, se trouve un "réservoir" agricole et rural. La mutation en cours mérite une attention particulière pour :

Il est recommandé à la CUY de maîtriser l'espace foncier de Yaoundé III qui sera une réserve pour son développement au-delà de 2010.

Une véritable « ville » au sud de Yaoundé III est envisagée au-delà de 2010 :

- 470 000 habitants prévus
- 85 500 logements
- Un centre secondaire à vocation multiple
- Des équipements de proximité

- **Définir un programme** cohérent d'équipement et d'intégration de la zone rurale
- **Gérer** les mécanismes et les pratiques foncières inhérentes à l'urbanisation
- **Maîtriser** la transformation économique pour assurer la mixité de l'activité et de l'habitation.
- **Organiser** une coopération intercommunale de proximité

LA MAITRISE DE L'OCCUPATION PRECAIRE ET / OU SPONTANEE

L'occupation de zones entières est dite **précaire** en raison de différents facteurs et **critères** :

Juridiques :

- L'illégalité domaniale (occupation d'emprises initialement destinées à des opérations publiques)
- L'illégalité foncière (titre de propriété non conforme ou sans statut précis)
- L'informalité administrative (construction non autorisée ni répertoriée)

Ecologiques et sécuritaires :

- Fonds de vallées inondables
- Crêtes à forte pente sujettes à l'érosion
- Berges de cours d'eau insalubres
- Franges de sites de pollution (décharges, industries à risques)

Zones de recasement

Dans un objectif de rénovation urbaine et de lutte contre l'occupation précaire, les zones de recasement sont des espaces destinés à recueillir les populations « victimes d'une évacuation ». Elles sont également le fait d'une prise de conscience de la nécessité de diriger la croissance urbaine pour éviter la rénovation perpétuelle des quartiers anarchiques.

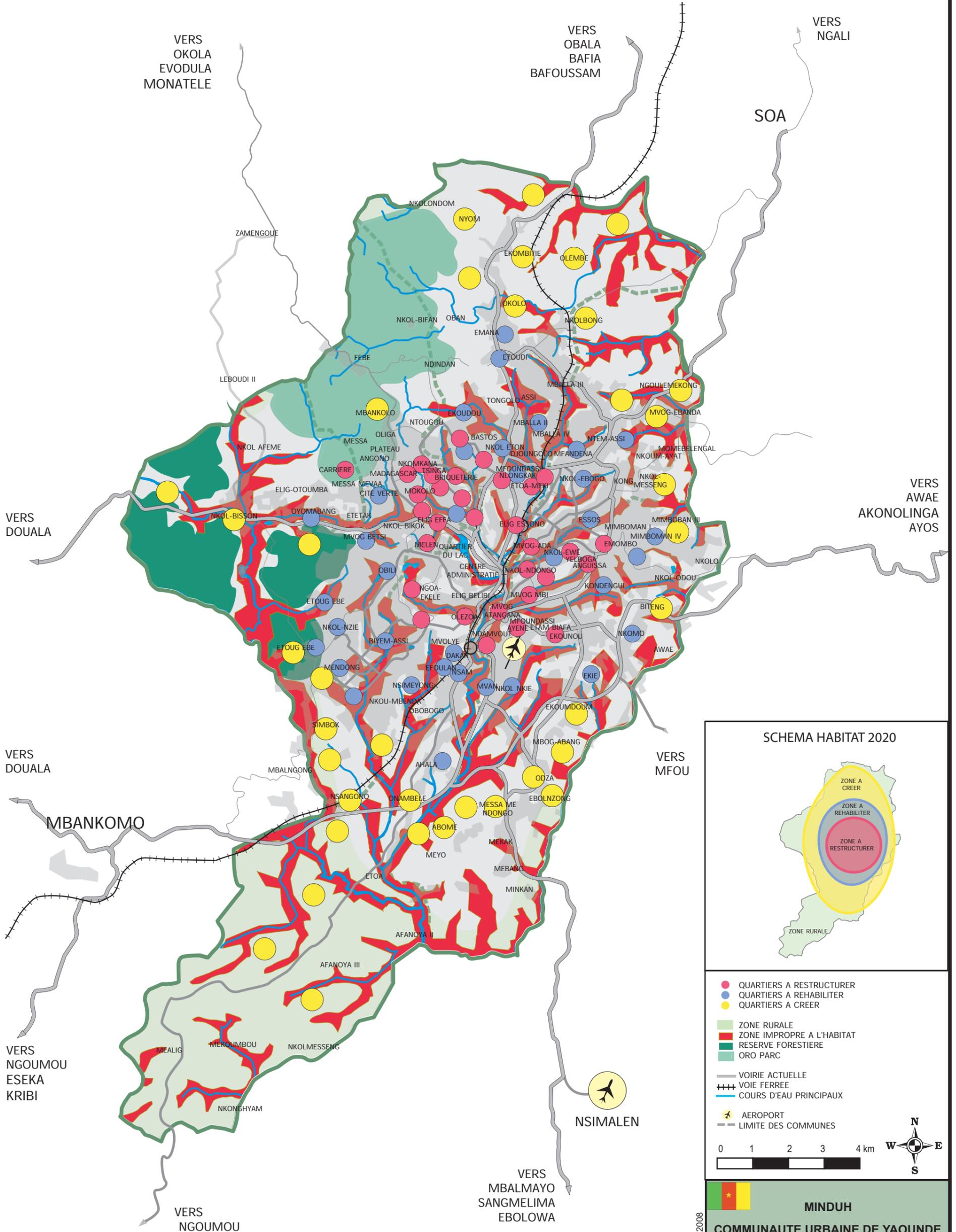
A YAOUNDE, ces zones de recasement se situent essentiellement dans les nouveaux quartiers à créer notamment à Yaoundé III.

La solution radicale d'intérêt public est **l'évacuation** avec pour objectifs :

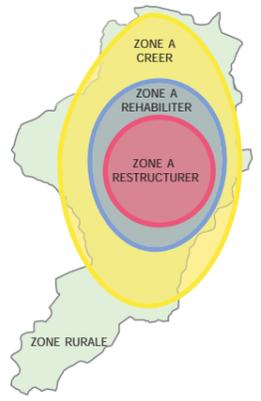
- Le processus de mise en conformité pour les constructions décentes qui relèvent de la seule autorité de police (immatriculation, permis).
- La libération autoritaire des réserves et emprises du domaine public et privé de l'Etat et des collectivités.
- La mise en place d'un programme alternatif de relogement en faveur des populations démunies obligées de quitter ces zones à risques.
- L'élaboration d'un véritable projet de ville et de reconquête de ces espaces à réaménager (assainissement, embellissement, équipements de loisirs, espaces verts).

Des **zones de recasement** seront prévues de façon à accueillir cette population « évacuée ». Ces zones se situeront dans les quartiers à créer notamment à Yaoundé III.

HABITAT 2020



SCHEMA HABITAT 2020



- QUARTIERS A RESTRUCTURER
- QUARTIERS A REHABILITER
- QUARTIERS A CREER
- ZONE RURALE
- ZONE IMPROPRE A L'HABITAT
- RESERVE FORESTIERE
- ORO PARC
- VOIRIE ACTUELLE
- +++ VOIE FERREE
- COURS D'EAU PRINCIPAUX
- ✈ AEROPORT
- LIMITE DES COMMUNES

0 1 2 3 4 km

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

Mai 2008

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

LE CONTROLE DES MECANISMES D'URBANISATION

La stratégie d'urbanisation préconisée par le SDAU de 1982 s'appuyait sur un développement à partir du site occupé et un déploiement spatial orienté NORD/SUD.

L'urbanisation des terrains disponibles doit se poursuivre dans quelques poches résiduelles de la frange Ouest (de OLIGA à SIMBOK).

En même temps la frange EST avec de meilleurs terrains (de NGOULMAKONG / NTUI ESSONG à ODZA) est en cours de saturation et déborde des limites territoriales de la CUY.

Au Nord, l'urbanisation de l'axe OLEMBE-SOA est en phase dynamique. La poche entre NKOL-BISSON et ZAMENGOUE au Nord / Ouest ainsi que la zone rurale de Yaoundé 3 au Sud offrent encore un champ d'extension.

LE DEBORDEMENT DU PERIMETRE DE LA CUY

Des zones limitrophes des communes voisines sont intégrées de fait à l'armature urbaine de Yaoundé avec une inévitable **mutation du tissu rural** le long des 8 axes routiers pénétrants, en une **pré-urbanisation non maîtrisée où l'habitat précède l'équipement**.

La disposition de terrains bon marché se conjugue avec un effet d'appel direct induit du développement de l'emploi sur le territoire de quelques communes voisines :

- SOA : la croissance de l'offre des services urbains (transports, loisirs, habitat, sécurité, communication...) et organisation résidentielle concentrée.
- NSIMALEN : création d'activités autour de la plate-forme aéroportuaire sans grande incidence majeure sur la ville de MFOU mais une occupation anarchique de la route vers Yaoundé.
- MBANKOMO : configuration de carrefour d'échange sur les axes DOUALA et KRIBI et l'offre résidentielle
- OKOLA : développement de l'axe de ZAMENGOUE

Le PDU recommande une politique d'aménagement rural et périurbain adapté de part et d'autre des axes structurants, ce qui nécessite le traitement des entrées et sorties de ville. L'objectif est d'éviter une urbanisation linéaire le long des voies pour préconiser le renforcement ou la création de villages possédant des équipements de première nécessité.

LES STRATEGIES STRUCTURELLES ET FONCIERES

Toutes les actions à mener dans le domaine de l'habitat et de l'extension urbaine nécessitent un volet structurel visant à :

- La clarification et la maîtrise du système foncier dans la perspective du contrôle de l'espace urbain et de la destination générale des sols.
- Le développement, par le marché de l'immobilier et de la construction, de structures privées, liées ou non aux programmes des missions et organismes publics.
- La programmation et le financement des infrastructures d'utilité publique, dans un contexte de réorganisation des responsabilités entre divers acteurs publics.
- L'élaboration d'un véritable code de l'urbanisme doté de moyens institutionnels pour être appliqué.
- L'élaboration des outils d'urbanisme réglementaire, propices :
 - à la cohésion des actions publiques
 - au développement d'un partenariat privé encadré

6 - LES ENTREES DE VILLE

CONSTATS

Le renforcement de l'identité de Yaoundé comme capitale politique et culturelle appelle non seulement à restructurer et à aménager les quartiers centraux de l'agglomération mais également à organiser et à aménager la périphérie, notamment les sites emblématiques des « entrées de ville ».

Historiquement, « entrer en ville » relevait d'un parcours qui menait de la campagne au cœur de la cité. Il se voulait initiatique et représentatif des splendeurs de la ville. Celle-ci se donnait à voir durant ce parcours à la fois sous ses aspects les plus prometteurs mais aussi par l'affichage des lois communes.

Aujourd'hui, ces lieux sont bien souvent convoités et utilisés par la fonction commerciale en raison de leur effet « vitrine », d'une grande accessibilité, de la présence d'un marché de clients (ville), de l'existence de règles juridiques plus souples qu'en centre urbain et de l'abondance de terrains. Aussi les installations se succèdent-elles au gré des opportunités foncières, sans respect de l'espace environnant. A leur tour, des quartiers d'habitations spontanées s'installent dans les interstices et les friches, profitant de la voirie et des réseaux et amplifiant les désordres de ces zones.

Dégradés, désordonnés et banalisés, ces lieux sont dépourvus de ce qui fait l'attrait des centres-villes (aménité, mixité, qualité architecturale) et renvoient **une image peu séduisante de l'agglomération toute entière**. C'est pourtant là que s'établit le premier contact des visiteurs avec la ville.

Le développement de ces « vitrines » ne doit pas continuer de manière **anarchique, abandonné au seul souci mercantile ou individuel, en l'absence de coopération intercommunale**. Il doit cesser d'être la conséquence d'un étalement inconsidéré. Il doit se faire avec le **souci de l'urbanisme, de l'environnement et de l'insertion paysagère**. Ces « entrées de ville » doivent marquer l'entrée dans le système des règles urbaines.

Avec la reconquête de ces espaces, c'est l'image même de la ville centre et de l'agglomération qui sera améliorée. **La requalification des sites choisis pour être les « entrées » de Yaoundé devra ainsi répondre aux objectifs suivants :**

- **Annoncer l'identité de l'agglomération (capitale politique et culturelle)**
- **Mettre en évidence son dynamisme économique**
- **Afficher sa politique urbaine (maîtrise foncière, protection du cadre de vie, développement des transports en commun)**
- **Améliorer la circulation automobile**

Ces « entrées de ville » devront faire le lien entre les enjeux du développement économique local et la préservation du cadre de vie. Ces enjeux ne sont pas nécessairement contradictoires car, de plus en plus, dans la compétition internationale que les villes capitales se livrent, qualité de l'environnement et dynamisme culturel constituent d'importants critères de choix.

DEFINITION DES « ENTREES DE VILLE »

Les « entrées de ville » se situent en périphérie de la ville, non aux frontières du zonage administratif mais aux limites de l'agglomération physique.

Pour autant, une « entrée de ville » n'est pas une limite étroite. C'est bien souvent un **parcours** (« pénétrante »), dont les début et fin sont ressentis différemment selon les personnes et qui se déplace en fonction du développement urbain. Il faut donc être capable d'anticiper sur leur développement.

Elles « annoncent » la ville, ce qu'est la ville. Tout l'enjeu est de **maîtriser le message qu'elles communiquent sur la ville**.

Les infrastructures de transport...

La typologie des « entrées de ville » est notamment déterminée par la typologie des infrastructures routières mais également ferroviaires. Les **repères** de ces « entrées » sont bien souvent les échangeurs des autoroutes ou voies express, les carrefours et intersections entre pénétrantes et rocares, les gares ferroviaires et routières, les passages à niveau, les ponts ou les rivières. Ces places ne résument cependant pas les « entrées de ville ».

... et leurs abords.

Une « entrée de ville » est un parcours, parsemé de repères qui se situent non seulement sur le parcours mais également sur ses abords (proches ou non) : c'est une **épaisseur**. La qualité des « entrées de ville » sera donc largement déterminée par la qualité de ces abords, espaces publics, constructions ou zones naturelles.

*« Là où termine la campagne,
là où commence la ville »*

OBJECTIFS

Un axe d'entrée de ville repoussera le visiteur, l'investisseur ou le résident si celui-ci ne perçoit que cela du site :

- Une circulation anarchique et dangereuse
- Un quartier inaccessible aux non possesseurs d'une voiture
- Une voirie en mauvais état
- Une démarcation confuse de la voie ou de la rue
- Des abords forestiers ou ruraux dégradés où s'éparpillent les ordures
- Une banalité des façades des bâtiments et une mauvaise condition physique ou de faibles qualités visuelles
- Un stationnement anarchique et non défini
- Un affichage désordonné et agressif
- Des brèches dans le tissu urbain
- Une végétation pauvre ou non entretenue

Il faut donc changer ces éléments pour qu'ils **marquent positivement** les personnes et qu'elles les **motivent à revenir et à respecter** ce lieu.

ENJEUX ET OBJECTIFS MAJEURS

ECONOMIQUE

- Amélioration de l'image de la capitale par la mise en évidence de son dynamisme
- Développement des activités économiques et touristiques
- Amélioration des sites économiques (zones d'activités, équipements hôteliers, zones industrielles, zones de fret, marchés, gares)
- Amélioration du patrimoine routier
- Mise en place d'un Schéma de Développement Commercial

ENVIRONNEMENTAL

- Amélioration de la qualité paysagère des axes principaux de la capitale
- Réduction des pollutions (atmosphériques, sonores, visuelles)
- Prévention des risques de pollutions (sécurisation des axes de transports de produits dangereux et polluants)
- Mise en valeur du patrimoine végétal
- Protection des espaces naturels et agricoles
- Amélioration du système de propreté urbaine
- Mise en place d'un Plan Vert (gestion des plantations, abords et espaces verts)

SOCIAL

- Lutte contre l'exclusion sociale par un accès équitable aux services urbains de l'agglomération
- Création de nouveaux espaces de convivialité
- Mise en conformité foncière
- Amélioration des constructions existantes et futures
- Protection des espaces agricoles et naturels

DEPLACEMENTS / ACCESSIBILITE

- Amélioration de la desserte
- Clarification de l'accès au centre ville et des directions
- Valorisation des transports alternatifs à l'automobile
- Aménagements sécuritaires (terre-plein central, carrefours, éclairage, etc.) et anti-polluants (buttes anti-bruit, bassins de décantation, etc.)
- Mise en place d'un mode de transports en commun
- Mise en place d'un Schéma de Déplacement Urbain (intégrant les modes alternatifs)
- Mise en sécurité des voies de circulation et de leurs abords
- Possibilité d'accès à des transports en communs performants

JURIDIQUE

- Clarification de la situation foncière
- Mise en conformité des constructions
- Traitement des occupations illégales sur les zones non constructibles
- Affichage des règles urbaines

CONTEXTE GENERAL DE L'EXTENSION URBAINE ET DES VOIES DE CIRCULATION

L'extension urbaine : rappel

En 20 ans, la superficie de Yaoundé a quadruplé pour occuper aujourd'hui environ 15 900 hectares, y compris les bas-fonds et les crêtes.

La ville s'est densifiée dans le bassin versant du Mfoundi. Les contraintes physiques de l'urbanisation restent le vallonnement du site et les barrières de hauts reliefs de l'Ouest.

Avec la poursuite de l'urbanisation du site central, certains phénomènes se sont accélérés :

- Saturation des espaces centraux disponibles
- Occupation des crêtes en s'appuyant sur le réseau des voies existantes, en détruisant la couverture végétale d'où des risques de glissement de terrains
- Colonisation des versants et des terres exondées, malgré le risque d'éboulement
- Conquêtes des bas-fonds inondables et insalubres
- Remblaiement des bas-fonds et tentative de maîtrise de l'eau avec approfondissement du lit des cours d'eau, rétrécissement du lit majeur et construction de digues de fortune.

Après s'être développée vers l'est jusqu'à déborder des limites de la CUY, l'urbanisation s'étend désormais vers le Nord (Université) et le Sud (Aéroport) en suivant les axes routiers. Elle reste tributaire des grands axes de circulation qui se nouent toujours au centre.

La voirie

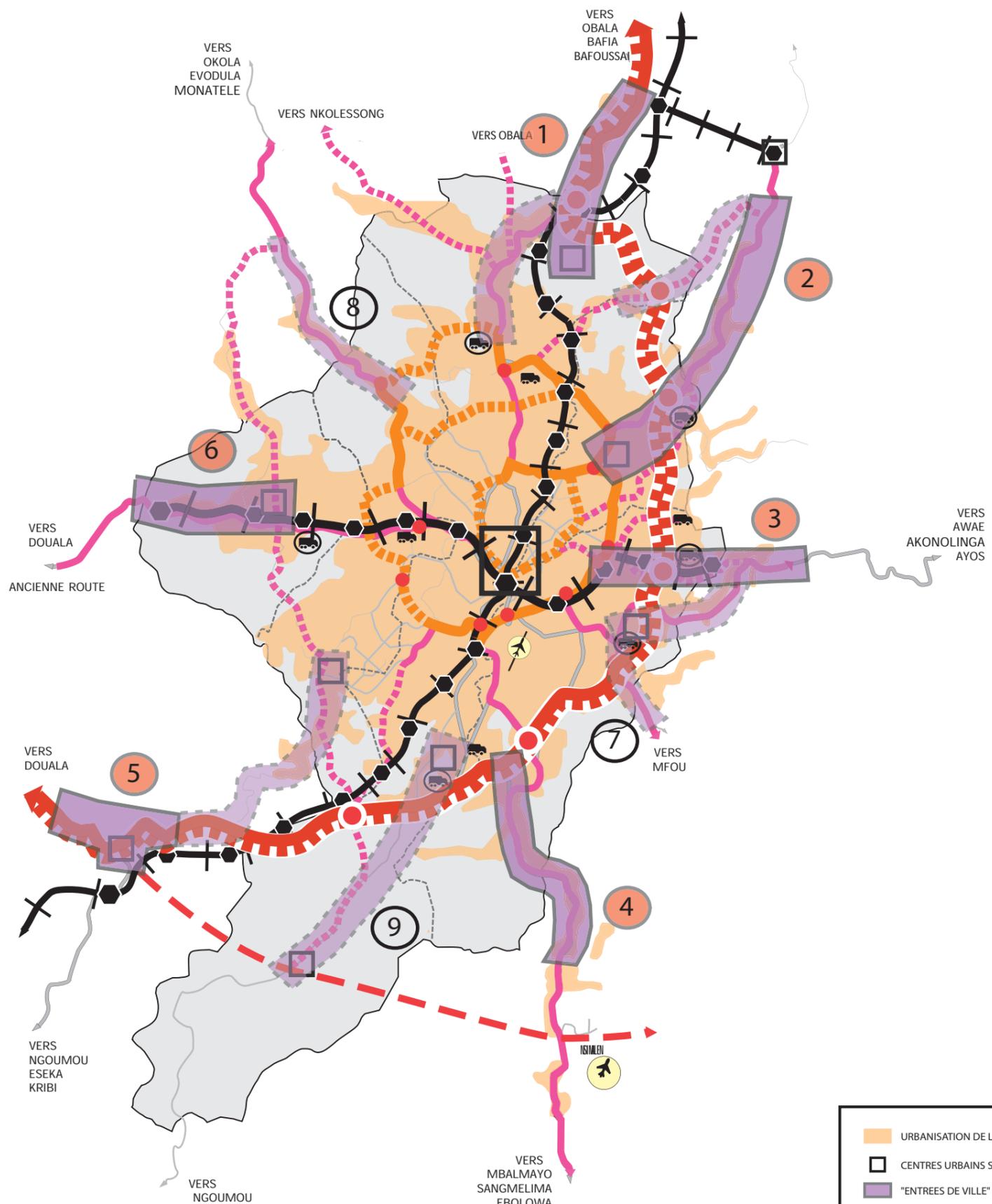
La réalisation des voies prévues dans le SDAU de 1982 pour 2000 n'a été que très partielle : le décalage entre les prévisions et les réalisations effectives est important. Certaines voies cruciales, comme la voie rapide pour rejoindre la route du Nord et la route du littoral, n'ont pas été construites.

Le décalage entre les nouveaux besoins et l'existant est considérable, d'autant que le développement anarchique de la ville amplifie et disperse les besoins sur un large espace

Actuellement, peu de voies ont la largeur d'emprise et d'ajustement prévue. De plus, les voies rapides et autoroutes projetées n'ont pas d'emprise suffisante disponible pour être réalisées. L'occupation de certaines emprises par les populations implique tôt ou tard leur transfert.

Finalement, on constate d'une part que la majorité des voiries n'a pas d'assainissement et d'autre part qu'il y a des difficultés générales d'entretien de la voirie (voies bitumées ou non).

ENTREES DE VILLE A YAOUNDE



Entrées à retraiter en priorité

- 1** **Entrée Nord - Obala :**
Succession voie rapide - échangeur - centre secondaire
Succession voie rapide - échangeur - carrefour giratoire
- 2** **Entrée Nord-Est- Soa:**
Succession pénétrante- échangeur - centre secondaire
Succession pénétrante en projet - échangeur
- 3** **Entrée Est - Awae:**
Succession pénétrante- échangeur - carrefour giratoire
Succession pénétrante centre secondaire
- 4** **Entrée Sud - Est - Nsimalen**
Succession plateforme aéroportuaire - échangeur

- 5** **Entrée Sud - Ouest - Douala:**
Succession voie rapide - centre industriel - centre secondaire
- 6** **Entrée Ouest - Douala :**
Succession gare ferroviaire occidentale - centre secondaire
- 7** **Entrée Sud - Sud Est - Mfou**
Succession pénétrante - centre secondaire
- 8** **Entrée Nord-Ouest - Oro Park**
Succession Réserve naturelle - carrefour
- 9** **Entrée Sud - Sud Ouest - Ngoumou:**
Succession centre secondaire - pénétrante

URBANISATION DE LA VILLE EN 2000

- CENTRES URBAINS SECONDAIRES ET HYPERCENTRE
- "ENTREES DE VILLE"
- "ENTREES DE VILLE" secondaires
- - - LIMITE DES COMMUNES

INFRASTRUCTURES ROUTIERES

SYSTEME DE ROCADE

- ACTUEL
- EN PROJET

VOIE EXPRESS 2 ou 3 x 2 voies - CONTOURNEMENT EST

- ACTUEL
- EN PROJET

PENETRANTES

- ACTUEL
- EN PROJET

● CREATION D'ECHANGEUR

● CARREFOUR GIRATOIRE

TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

- +++ DESSERTE T.C.S.P.
- STATION
- GARE ROUTIERE
- ACTUELLE
- A CREER

0 1 2 3 4 km

N
W E
S

Mai 2008

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

PROPOSITIONS POUR UNE STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT DES « ENTRÉES DE VILLE »

Les territoires concernés

On peut distinguer trois types d'entrées de ville, d'après les axes opérationnels définis précédemment (cette hiérarchie pourrait être modifiée avec de nouvelles données sur les trafics constatés) : (se référer à la carte « Entrées de ville » page 67)

« Entrées » premières :

- 1 Entrée Nord – Obala
- 2 Entrée Nord-Est – Soa (nouvelle pénétrante de liaison Université - Voie de contournement Est)
- 3 Entrée Est – Awae
- 4 Entrée Sud-Est – Nsimalen

« Entrées » en voie de modification

- 5 Entrée Sud-Ouest – Douala (zone industrielle et nouveau centre secondaire)
- 6 Entrée Ouest – Douala (ancienne route, centre secondaire et tracés de transports en commun)
- 7 Entrée Sud – Sud-Est – Mfou (voie de contournement et centre secondaire)

« Entrées naturelles » (dont les abords doivent être conservés dans leur état naturel)

- 8 Entrée Nord-Ouest – Oro Park (pénétrante en projet, traversée de zones naturelles à protéger)
- 9 Entrée Sud – Sud-Ouest – Ngoumou (centre secondaire à long terme et voie de raccordement zone industrielle – plate-forme aéroportuaire)

Chaque entrée comporte une somme particulière d'éléments communs. Chaque élément devra être aménagé de manière homogène pour retrouver une identité commune révélatrice de la capitale tout en prenant en compte les particularités du contexte.

Le tableau suivant montre quelques-unes des caractéristiques de chaque entrée répertoriée.

Eléments à intégrer	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Centre secondaire	√	√			√	√	√		√
Voie de contournement Est	√				√		√		
Echangeur	√	√	√	√			√		
Station	√		√			√			
Carrefour giratoire		√						√	
Rivière – vallée – espace naturel	√	√	√	√	√	√	√	√	√

La dernière ligne révèle, si cela était encore nécessaire, plus encore que des contraintes, des importunités naturelles pour la mise en valeur des « entrées de ville » de Yaoundé et pour révéler l'ambiance naturellement luxuriante de la Capitale.

Les études complémentaires à engager

- Localisation des voies de grande circulation et des grands équipements de transports (aéroport, gares) (chiffres trafics et perspectives d'évolution) et de leurs emprises respectives
- Caractéristiques du trafic (volume de voitures particulières, camions, etc., marchandises)
- Caractéristiques des aménagements et projets autoroutiers (voies, échangeurs) et des « pénétrantes » (largeur, nombre de voies de circulation, voies de desserte, carrefour, etc.)
- Caractéristiques des sites traversés (type d'occupation, type de constructions, localisation des équipements structurants -scolaires, hospitaliers, commerciaux -, agriculture, etc.)
- Localisation des sites dangereux
- Situation foncière des sites traversés
- Repères et ruptures paysagers
- Plantations, arbres existants, espaces verts.

Les intentions

Tout projet d'aménagement des axes et des entrées de ville devra rechercher à :

- Assurer la **sécurité** des différents usagers
- Offrir une desserte en **transports en commun**
- Veiller à la **qualité** architecturale, urbaine et paysagère des aménagements et constructions
- Diminuer les **nuisances** de la route et de la circulation.

Il faut signaler que l'aménagement des « entrées de ville » est **indissociable** des politiques de :

- Développement des transports en commun
- Maîtrise foncière
- Protection et embellissement du cadre de vie
- Maîtrise des installations commerciales
- Coopérations intercommunale, interdépartementale et interministérielle

Les projets d'aménagement des « entrées de ville » devront être :

- **Cohérents** avec l'environnement proche (« abords » : zone rurale, zone d'habitation, zone commerciale, etc.) et lointain (« points de vue », « perspectives » : montagnes, immeubles d'envergure, parcs, etc.)
- **Homogènes** : chaque entrée de ville devra être aménagée et développée dans le respect de ses particularités mais selon les mêmes principes (sécurité, qualité de la desserte, du paysage et de l'environnement).
- **Lisibles** : chaque usager devra facilement percevoir les règles de conduite du lieu où il se trouve et la direction qu'il prend.

PREAMBULE

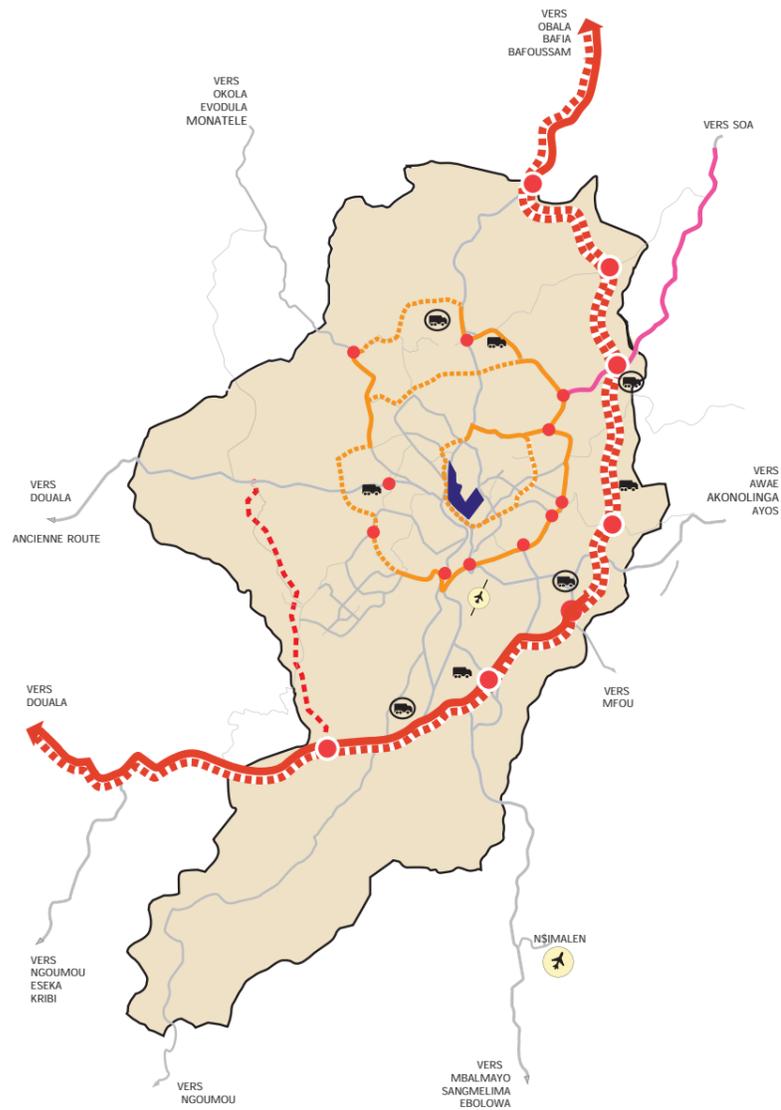
L'option des coups partis a permis d'étoffer le réseau de grande voirie urbaine ainsi que sa liaison avec la trame routière dans le cadre du programme sectoriel des transports. L'aspect qualitatif de la voirie, notamment la trame fonctionnelle et la maintenance des infrastructures constituent les préoccupations essentielles.

La configuration du site impose la poursuite d'un système en éventail se dessinant entre les collines et les vallées, avec une densification des structures d'îlots. La croissance du trafic et l'étalement urbain montrent la limite d'extension du circuit cœur et la nécessité de concevoir une alternative au «tout automobile ».

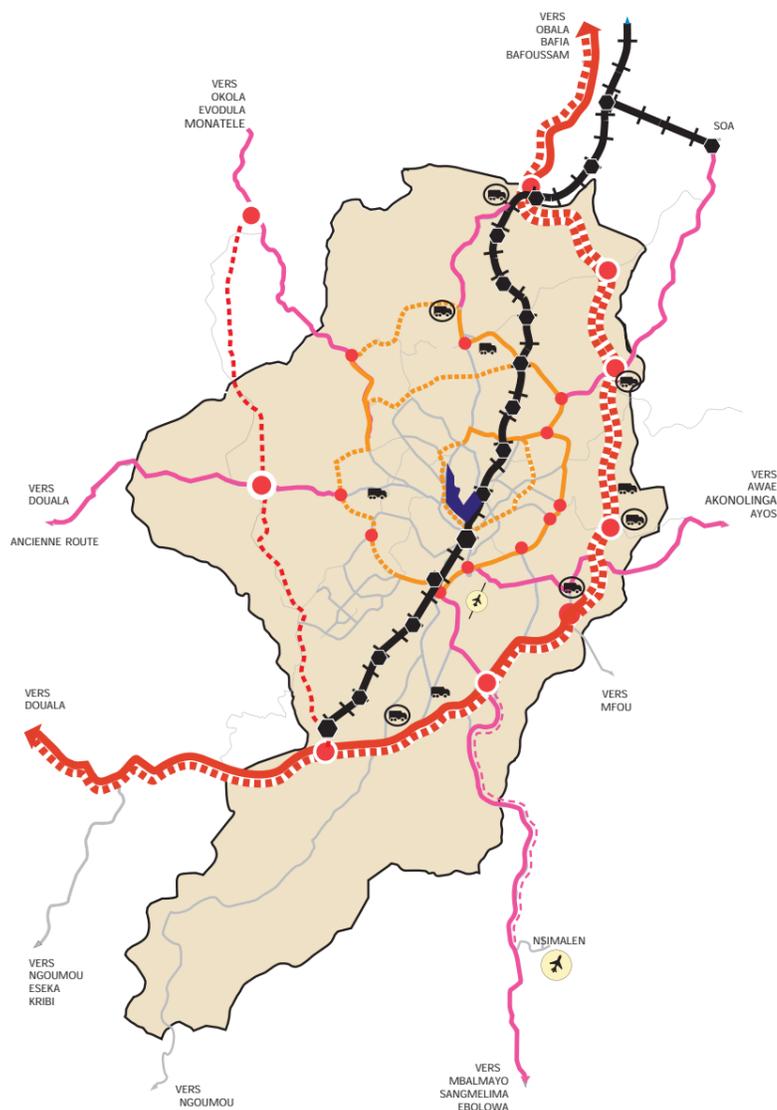
L'organisation générale des déplacements et la diversité des modes de transport procèdent d'une stratégie d'ensemble incluant des projections et des simulations à réaliser :

- Gestion des points de rupture modale
- Structuration des transports en commun
- Organisation spatiale et transferts d'emprises

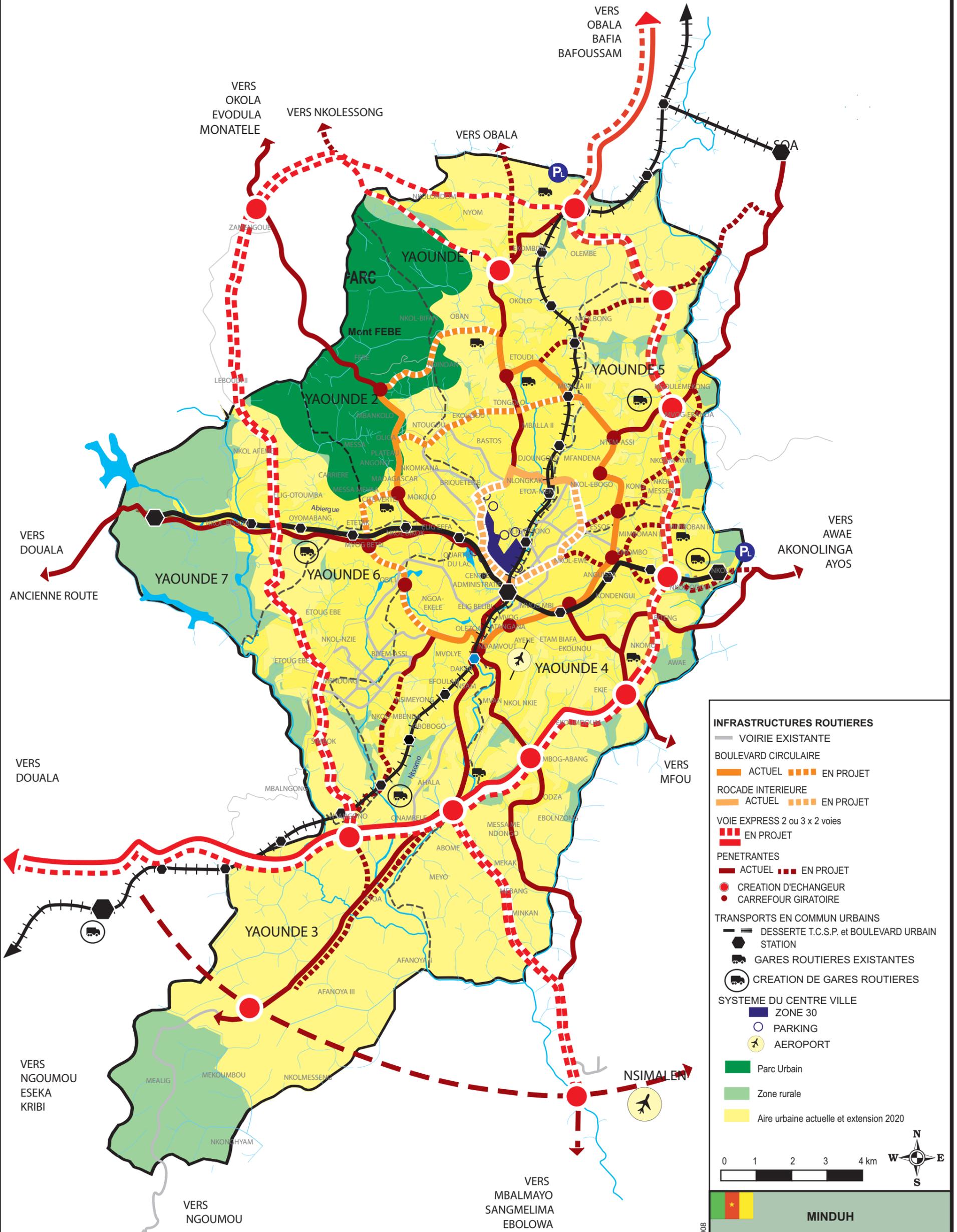
TRANSPORT ET DEPLACEMENTS 2010



TRANSPORT ET DEPLACEMENTS 2015



TRANSPORT ET DEPLACEMENTS 2020



INFRASTRUCTURES ROUTIERES

- VOIRIE EXISTANTE
- BOULEVARD CIRCULAIRE
 - ACTUEL
 - EN PROJET
- ROCADE INTERIEURE
 - ACTUEL
 - EN PROJET
- VOIE EXPRESS 2 ou 3 x 2 voies
 - EN PROJET
- PENETRANTES
 - ACTUEL
 - EN PROJET
- CREATION D'ECHANGEUR
- CARREFOUR GIRATOIRE

TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

- DESSERTS T.C.S.P. et BOULEVARD URBAIN
- STATION
- GARES ROUTIERES EXISTANTES
- CREATION DE GARES ROUTIERES

SYSTEME DU CENTRE VILLE

- ZONE 30
- PARKING
- AEROPORT

Landmarks and Zones:

- Parc Urbain
- Zone rurale
- Aire urbaine actuelle et extension 2020

0 1 2 3 4 km

N
W E
S

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

Mai 2008

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

AUGEA INTERNATIONAL-IRIS CONSEIL-ARCAUPLAN

DEFINITION ET OBJECTIFS DU SDU

La croissance de la ville implique l'élaboration d'un **document global de planification** allant de l'échelle du quartier à celle de la métropole. Le SDU visera prioritairement à :

- **Mettre en place** une évaluation sectorielle en vue d'améliorer l'infrastructure et l'organisation existantes.
- **Proposer** des choix structurels majeurs concernant les transports urbains, en lien avec des enjeux premiers que sont la question foncière, les mécanismes de gestion des emprises et la restauration d'un urbanisme réglementaire.
- **Mettre en cohérence** les différentes composantes du territoire défini et gérer l'interdépendance opératoire des domaines de la voirie, des transports publics, de l'urbanisme, de l'environnement, de l'économie et de l'action socio - culturelle.
- **Moderniser** les différentes réglementations en matière de circulation, de stationnement, d'itinéraires, de transports de matières dangereuses, de signalisation, de zones protégées, etc.
- **Traduire les enjeux** du projet de ville durable (environnemental, économique, social, juridique et technologique).
- **Programmer** les actions et les opérations d'aménagement, d'exploitation, d'équipement et de communication.
- **Renforcer** le positionnement de Yaoundé comme carrefour du pays et de la sous région.

PROCESSUS D'ELABORATION

Le SDU est un outil essentiel à la mise en œuvre du PDU et à ce titre il doit intégrer le dispositif opérationnel et juridique du « **Nouveau code de l'urbanisme** ». Son élaboration nécessite l'application d'une procédure novatrice de concertation technique, politique et publique.

La démarche partenariale implique la participation de tous les acteurs et porteurs de projets concernés :

- **L'Etat** et ses divers services techniquement et / ou territorialement compétents (MINEPAT, MINDUH, MINTRANS, MINFI, MINATD, MINTP, MINDAF)
- **Les collectivités locales** dans une intercommunalité élargie aux communes voisines de la CUY voire celles concernées par des équipements stratégiques comme NSIMALEN (aérien), MBANKOMO, OBALA, MBALMAYO (routier), OBALA, NGOUMOU (ferroviaire).
- **Les concessionnaires des services urbains** structurants (eau, assainissement, énergie, télécommunications...)
- **Les concessionnaires des services de transports** collectifs (autobus urbains et inter - urbains, syndicats des taxis, CAMRAIL, Aviation Civile).
- **Les organisations** professionnelles et civiles intéressées.

Le périmètre de pertinence à moyen et long termes est celui de l'aire métropolitaine objective, indépendamment des éventuelles modifications des périmètres administratifs (arrondissements et communes).

L'absence de données récentes et fiables conjuguée au délai imparti à l'élaboration du PDU handicape toute proposition définitive basée sur une prospective viable.

Le Diagnostic du SDU permettra d'approfondir :

- L'organisation générale du stationnement (parkings existants et prévus notamment en centre ville).
- Les plans de circulation par zones et les modes de régulation du trafic (feux, signalisation).
- Les pratiques marginales (aires cyclables, chemins populaires, franchissements informels, stationnement résiduel).
- Le fonctionnement des pôles d'échanges intermodaux (MESSAME NDONGO, MIMBOMAN, ETOUDI, MESSA, DJOUNGOLO).
- Les structures de transports collectifs (tous modes confondus y compris cycles).
- La mobilité et les flux de déplacements selon les motifs (travail, études, loisirs, voyages).
- Les aspects urbains liés aux déplacements (densité, générateurs de mobilités, générateurs de trafic, type de quartiers et attraction...)
- Les aspects socio-économiques (taux de motorisation, capacité des ménages, pratiques informelles)

1 - SCHEMA DE DEPLACEMENTS URBAINS

A l'horizon 2020, le PDU recommande l'achèvement des programmes engagés dans les cinq composantes du réseau réticulaire de grande voirie.

Des études doivent être menées rapidement pour l'élaboration d'un Schéma de Déplacements Urbains englobant l'ensemble de l'agglomération.

PROBLEMATIQUES PRIORITAIRES

Le pré diagnostic sectoriel assigne au SDU l'objectif de **répondre aux besoins de mobilité tout en préservant la qualité environnementale, l'activité économique et la solidarité spatiale.**

Sous forme de recommandations, d'orientations voire de prescriptions, les problématiques prioritaires concernent :

- **La structure du réseau de voirie** avec une réorientation de l'option des «coups partis » et une hiérarchisation de la trame viaire. Mettre en cohérence l'achèvement des programmes en cours avec les politiques futures de densification, de lotissement et d'accessibilité en général.
- **L'organisation des transports en commun**, afin d'asseoir une politique durable dans un secteur affecté par la disparition de la SOTUC et le monopole des taxis. Le transport urbain de masse assuré par « LE BUS » (en remplacement de la SOTUC) reste insuffisant et sera à développer d'ici 2020. A l'horizon 2020, il s'agira aussi de préparer les alternatives en matière de système de transport urbain en site propre digne d'une capitale.
- **L'occupation de la voirie par les taxis** pour laquelle il est urgent de définir une nouvelle politique : couloir réservé, stationnement anarchique interdit, stationnement identifié, sécurité routière, etc. De plus, à l'horizon 2020, il sera nécessaire de prendre en compte l'existence des moto-taxis, de plus en plus présents dans le centre urbain.
- **Le déploiement et l'aménagement des pôles d'échanges** intermodaux assimilant les transports de marchandises, l'accès aux gares routières, ferroviaires et à la plate-forme aéroportuaire. Un processus étroitement lié à l'extension et la rénovation urbaine.
- **L'organisation d'un réseau écologique attractif** lié au plan vert et privilégiant les modes de déplacements doux compatibles avec le site et la réalité socio-économique. Une thématique qui généralise le problème crucial de franchissements et d'alternatives au «tout automobile ».

MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

Le caractère participatif et volontariste de l'élaboration du SDU en fera un document de référence et légitime par le lien « juridique » avec le PDU qui le prescrit.

Le SDU pallie et complète toutes directives du PDU ou dispositions des POS, relatives à ces problématiques, comme outil d'évaluation pouvant au moins être opposable à l'Administration et à tout aménageur ou investisseur dans les domaines concernés.

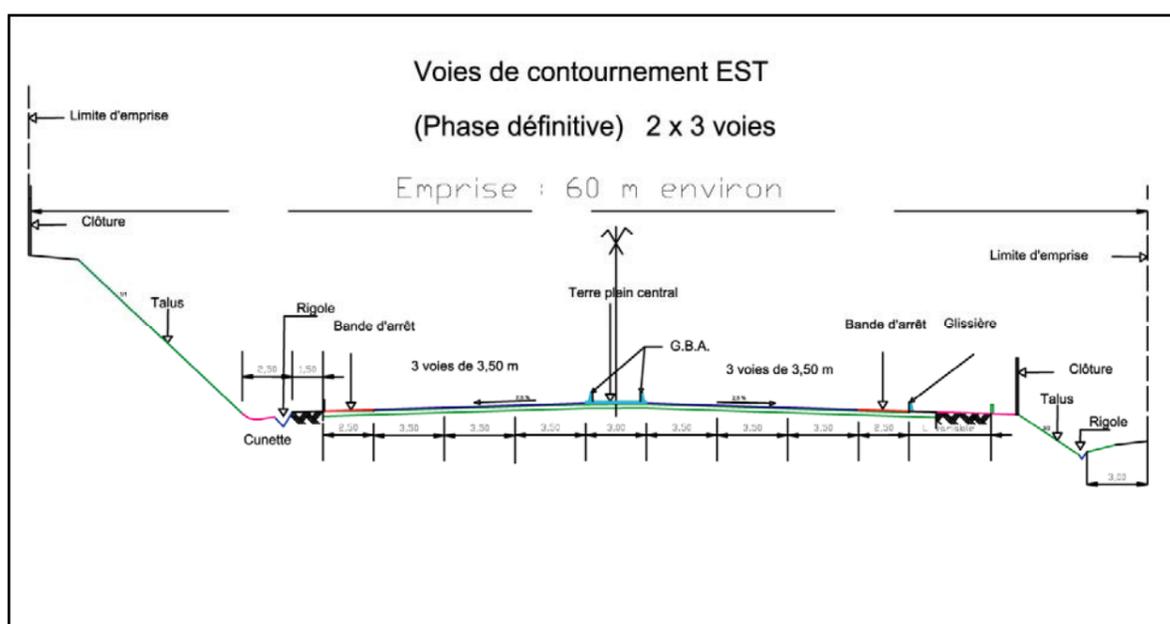
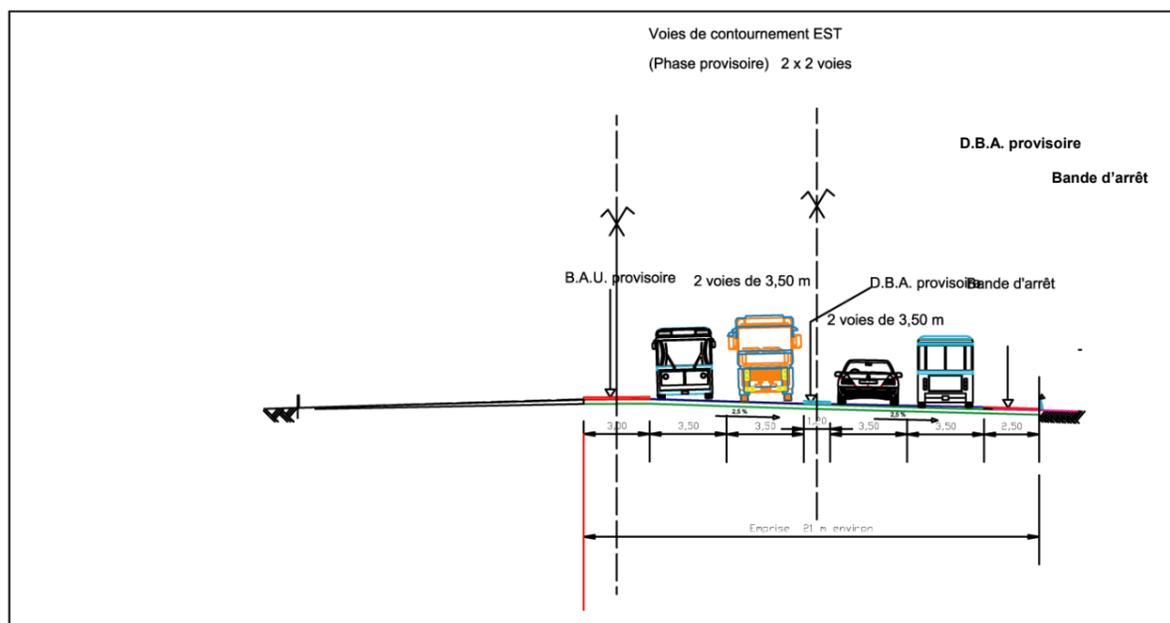
Le SDU décline les actions concrètes à mettre en oeuvre.

2 - STRUCTURE DU RESEAU DE VOIRIE

CONTOURNEMENT DU CENTRE VILLE

Le Contournement EST : 2x3 voies en phase définitive

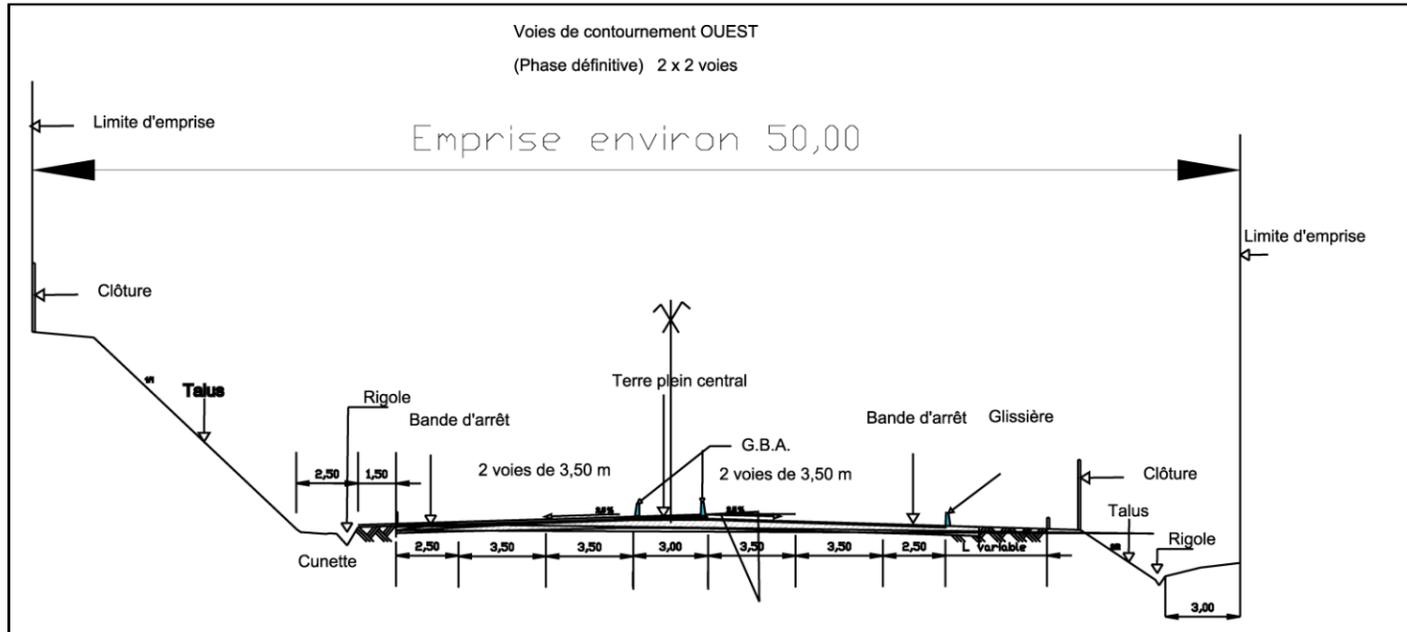
- La pertinence du projet du SDAU 1982 reste d'actualité; cet axe lourd reliera celui de DOUALA / Sud à la route d'OBALA.
- D'un point de vue urbanistique, la réalisation de cet axe remplira les objectifs suivants :
 - infrastructure métropolitaine de contournement du trafic Nord / Sud et de distribution d'accès à la ville.
 - amélioration de la desserte urbaine.
 - structuration de l'activité riveraine.
- Cette infrastructure devra s'intégrer dans un projet paysager protégeant l'environnement naturel des cours d'eau proches et constituant une limite naturelle à l'urbanisation.



Le Contournement OUEST : 2x2 voies

La dynamique d'extension urbaine au SUD – SUD / OUEST justifie l'ouverture d'une seconde voie de contournement avec pour nœuds :

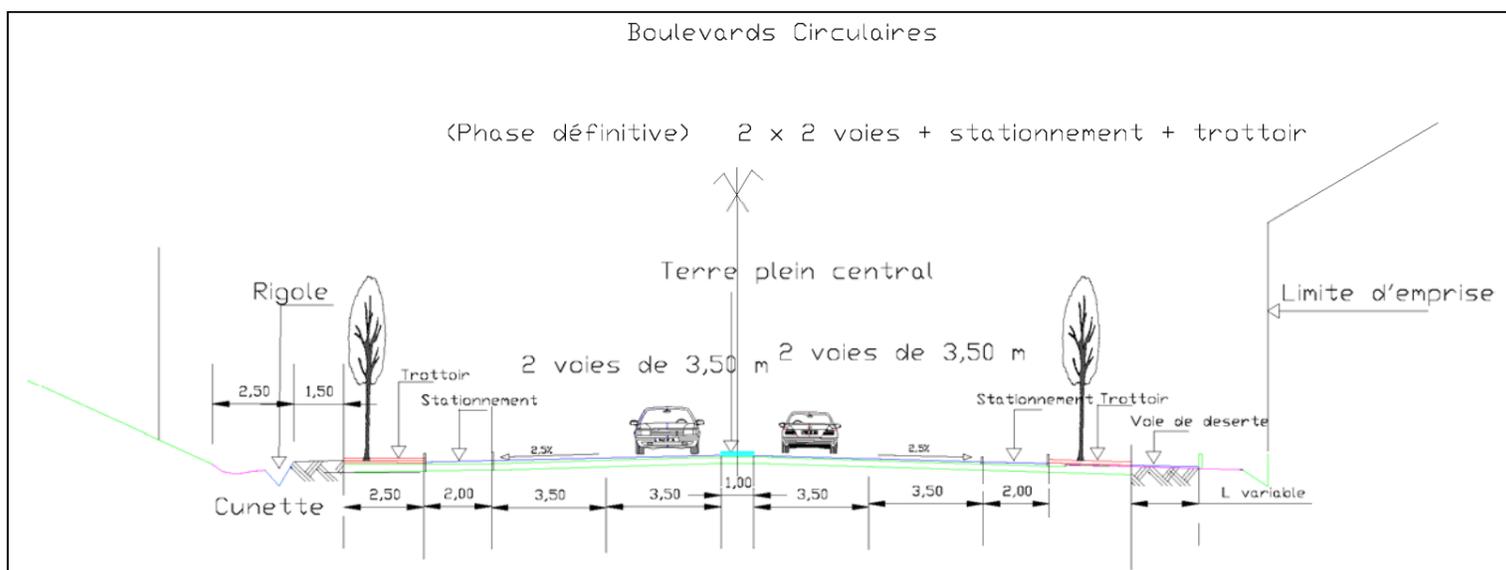
- Les routes de MBALMAYO et de NSIMALEN (vers NKOLMEFOU)
- Le futur pôle des services d'AFANOYOA
- Le croisement (échangeur) de l'axe lourd vers DOUALA / EDEA, MBANKOMO
- Le pôle secondaire de MENDONG
 - ⇒ Variante 1 : Liaison avec l'ancienne route de DOUALA en longeant la MEFOU pour limiter l'urbanisation dans le périmètre actuel.
 - ⇒ Variante 2 : Liaison directe avec le pôle de NKOLBISSON et croisement de l'axe lourd OUEST / EST (éventuel prolongement ultérieur vers la route d'OKOLA et futur « bouclage » sur la route d'OBALA et l'échangeur de la contournante EST)



ROCADE INTERIEURE

La consolidation du boulevard circulaire constitué par une suite de voiries à forte emprise permettra d'améliorer :

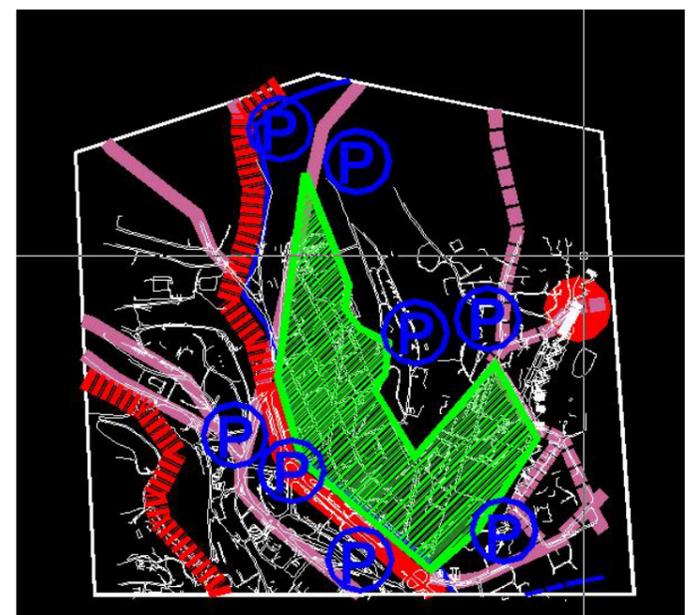
- La traversée en boucle des zones péricentrales
- L'ancrage au réticulaire des axes pénétrants extérieurs et intérieurs
- La structure de liaison avec la couronne cœur



CIRCUIT CŒUR DE VILLE ET STATIONNEMENT

Le plan de déplacement du centre ville fait l'objet d'une étude particulière visant à définir :

- La cohérence de l'extension du centre tertiaire (administration, commerce, culture, etc.)
- La restructuration des quartiers anciens proches (MVOG MBI, BRIQUETERIE, MELEN, NLONGKAK, etc.)
- La faisabilité d'un système de transport en commun en site propre (tramway, métro léger, couloirs d'autobus)
- La réalisation de parkings autour de la zone centrale, avec instauration de systèmes payants pour régulation et auto investissement.
- La généralisation du principe de taxation du stationnement public sur chaussée et hors chaussée sur une zone délimitée.
- La consolidation de places majeures autre que l'Avenue du 20 mai
- L'aménagement d'un plateau piétonnier conjointement à la mise en place d'une zone 30.

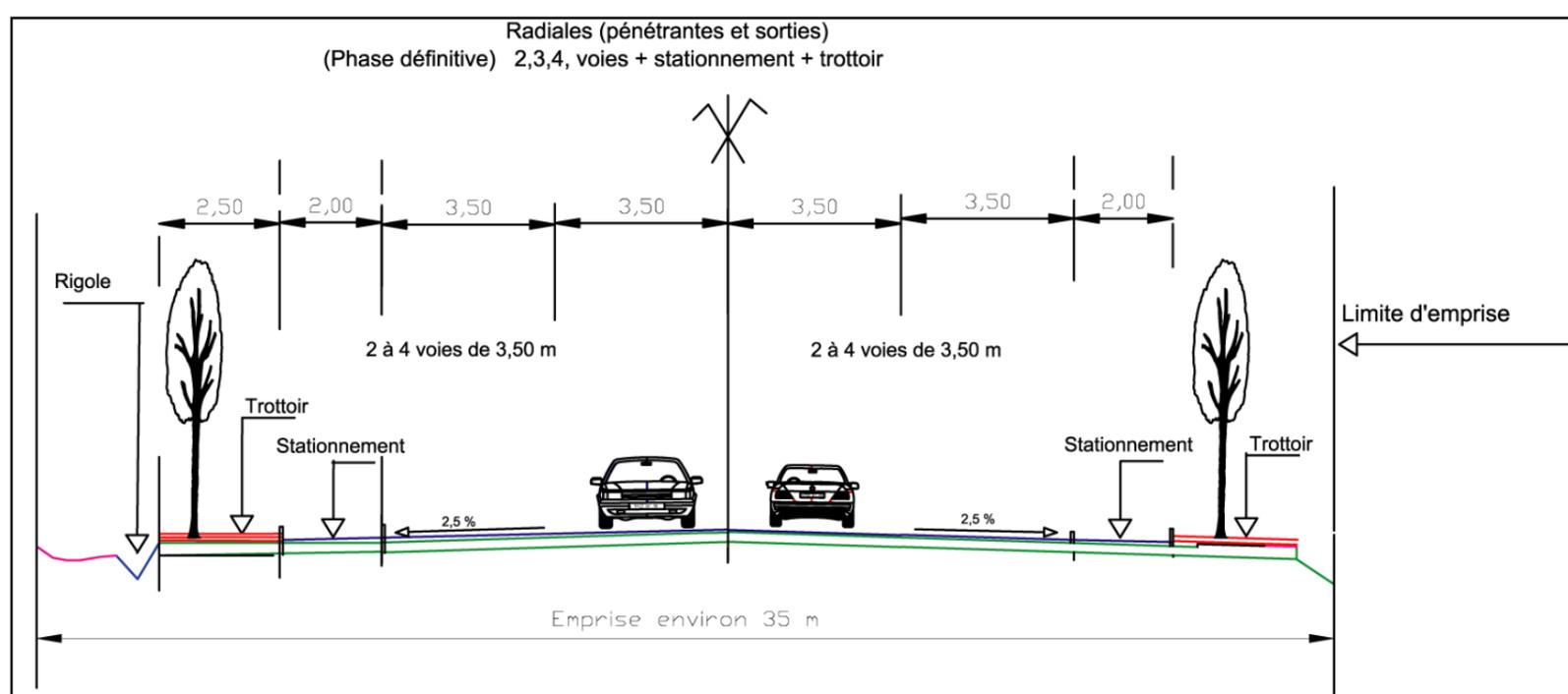


AXES PENETRANTS :

- Renforcement de l'ancrage à la trame « sortie de ville » et au dispositif des gares routières de rabattement
- Aménagement des carrefours giratoires
- Principaux axes à renforcer en zones sortantes ou rentrantes (par rapport aux circulaires)

Route du Sud Yaoundé III
Sortie de MFOU
Sortie de NKOLAFAMBA / AYOS
Sortie vers ESSE
Sortie vers SOA
Sortie vers OBALA
Sortie vers OKOLA par ZAMENGOUE
Sortie vers NGOUMOU par MENDONG

- Autoroute - voie rapide de NSIMALEN
Le développement de l'aéroport de NSIMALEN et de Yaoundé III nécessite la réalisation d'une voie rapide constituée de 2 x 2 voies. Cette autoroute, recommandée par la CUY et le MINDUH, sera reliée au contournement Est au niveau de ABOME.



SYSTEME DE TRANSPORTS COLLECTIFS

L'évolution des grandes villes africaines à dimension internationale et à fort potentiel de développement conduit à entrevoir un système de transport plus performant intégrant :

- Un schéma de dessertes adapté
- La trame de déplacements (dimension et positionnement de Yaoundé)
- Le dimensionnement des espaces et des modes de transport (fer, air, route)

L'un des grands objectifs du SDU est de répondre à ce besoin de cohérence et de concrétisation de la modernité par la restructuration des modes de transports collectifs.

TAXIS DE VILLE

Contrairement aux recommandations du SDAU de 1982 en matière de transports en commun, les taxis représentent actuellement un quasi-monopole mais aussi le tiers de l'ensemble des transports motorisés. De plus, ces taxis de ville sont complétés par un système de moto-taxis de plus en plus présents dans le centre urbain.

Cet accroissement repose sur des fondements socio-économiques mais constitue tout de même un dysfonctionnement appelé à être corrigé par :

- La diminution de la part du taxi ou moto-taxi dans la circulation par une politique volontariste (stagnation du nombre de patentes, réglementation plus contraignante) sans pour autant asphyxier le secteur qui fait partie de « l'âme » et du mode de vie de Yaoundé.
- Le basculement progressif vers une solution de réseaux modulables privilégiant l'autobus (un système plus structuré que la solution en cours d'expérimentation).
- La valorisation du rôle du taxi dans certains types de déplacements comme les transports pour raisons médicales ou tous motifs d'urgence (faute d'un parc ambulancier organisé).
- Le maintien de la liberté et de la flexibilité des itinéraires qui garantit la disponibilité d'une offre de transport à toute heure et en tout lieu de la ville, un atout inestimable.
- La définition d'une nouvelle politique d'occupation de la voirie par les taxis et moto-taxis : stationnement identifié, couloir réservé à leur circulation.

RESEAUX D'AUTOBUS

La disparition de la SOTUC et la difficulté à mettre en place une alternative, malgré l'apparition du système « LE BUS », relèvent de questions d'encadrement et d'efficacité des services publics. En attendant une évaluation de l'expérimentation en cours, « LE BUS », il convient de retenir :

La cohérence d'une réponse institutionnelle

- Le cadre sectoriel des transports urbains au Cameroun
- le cadre général de la concession de services et prestations à enjeux
- Le positionnement des acteurs institutionnels et émergents
- Le contexte global de l'investissement sur réseaux évolutifs...
- L'organisation de l'autorité publique

Le principe d'un réseau intégral d'autobus pour remplir au minimum les missions de :

- Satisfaction des besoins en mobilité intra muros
- Renforcement des services de rabattement vers les pôles d'échange périphériques
- Réponse modulable à la spatialisation des grands générateurs de trafic
- Offre d'itinéraires en réseau dans le périmètre dense

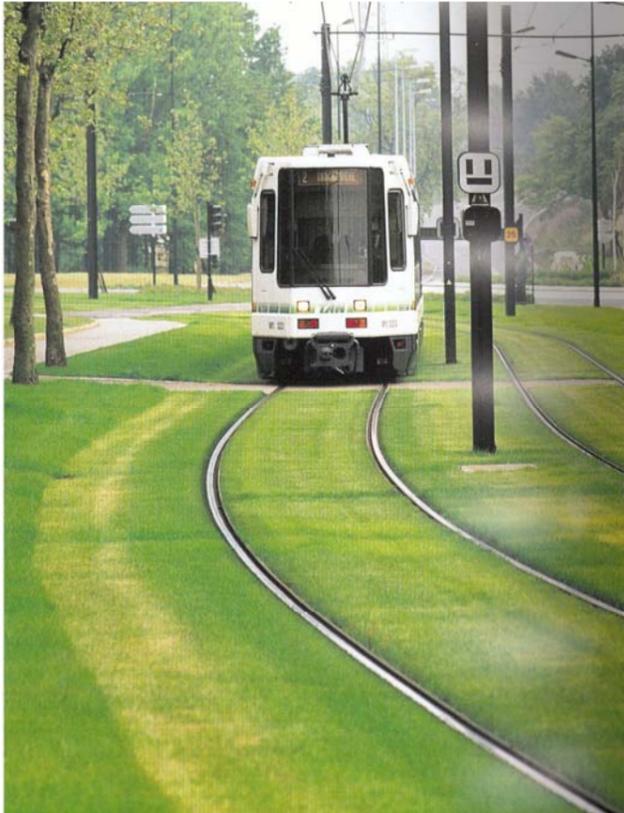
Sur le plan urbanistique le SDU devra tenir compte des dispositions permettant d'atteindre ces objectifs parmi lesquelles :

- Le dimensionnement des emprises réservées ou à garantir sur le réseau de grande voirie (axes pénétrants, tronçons de rocade circulaire, radiales).
- L'aménagement prioritaire de couloirs et de sites propres pour autobus au détriment s'il le faut des véhicules légers dont la proportion est appelée à diminuer.
- L'équipement d'espaces publics assignés ou induits (aires d'attente, signalisation, valorisation paysagère, parkings de convergence, sécurité routière...).

• **Les taxis et les moto-taxis en périphérie représentent un quasi monopole en matière de transports en commun**

• **Un tiers des véhicules circulant à Yaoundé sont des taxis**

Une nouvelle politique de développement et d'occupation de la voirie doit être définie.



LE TRAMWAY de NANTES conjugue la valorisation paysagère avec la qualité technologique et environnementale (Photo AURAN)

TRANSPORTS EN SITE PROPRE

L'option préférentielle des transports collectifs en site propre

L'AXE NORD / SUD

Option d'utilisation mixte de la voie ferrée

Trafic inter ville et transport collectif Nord / Sud

La cohésion inter-modale (rail, route) à l'échelle du SDAM et à l'échelle urbaine (intégration des stations de chemin de fer dans l'armature des déplacements et le paysage urbain)

Opportunité d'extension à SOA et à MBANKOMO via les stations proches respectivement NKOZOA et BINGUELA

- * situation existante et simulations
- * considérations spatiales et économiques (activités)

L'AXE EST / OUEST

Option d'un tracé renforcé en site propre avec possibilité de choix du

- TRAMWAY SUR ROUE ou autre forme de TCSP à long terme
- SPA (site propre pour autobus)

Dans une première phase, cet axe sera réservé aux véhicules de transport en commun avec possibilité ultérieure de récupérer les emprises pour le Tramway.

L'articulation entre le TRAM et les autres moyens de transport va privilégier la multi-modalité avec mise en place de plans de cohérence.

Tram / bus

Pôles d'échanges communs, les lignes de tram devant remplacer les services autobus dans un réseau complémentaire

Tram / autocars inter urbains

Gestion des correspondances efficaces avec les 4 gares polaires (AHALA, MIMBOMAN, MESSA et OLEMBE).

Tram et CAMRAIL

pôle majeur de DJOUNGOLO / Centre Ville avec correspondances directes sur l'axe MBALNGONG, ETOUDI

Tram / Piétons

Accessibilité spécifique pour personnes à mobilité réduite

Cheminements sécurisés pour piétons et abris sur quais

Tram / Cycles

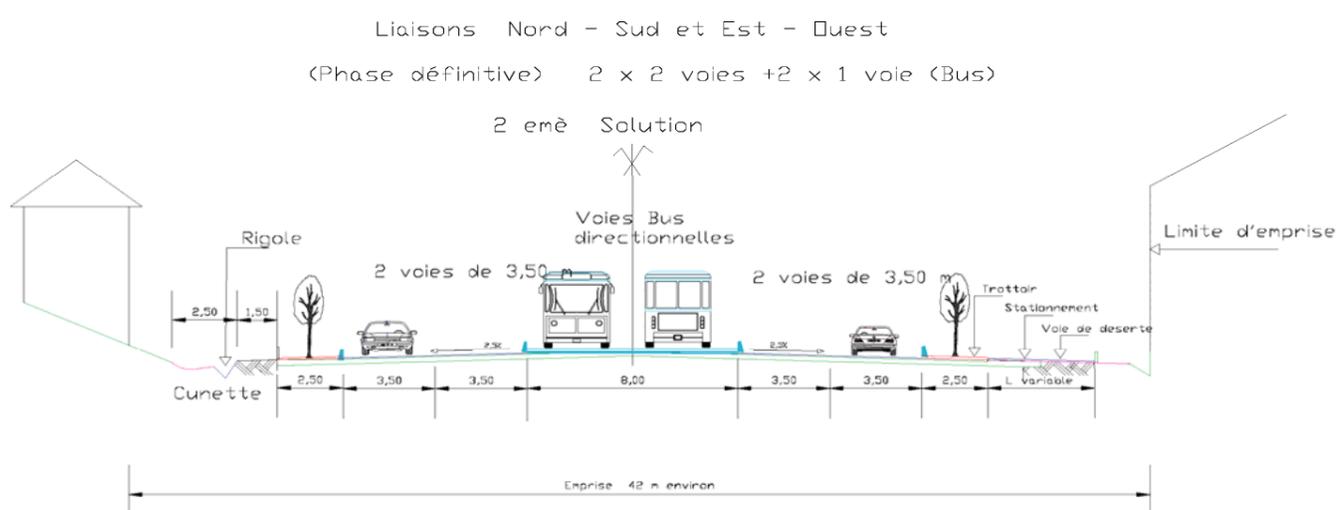
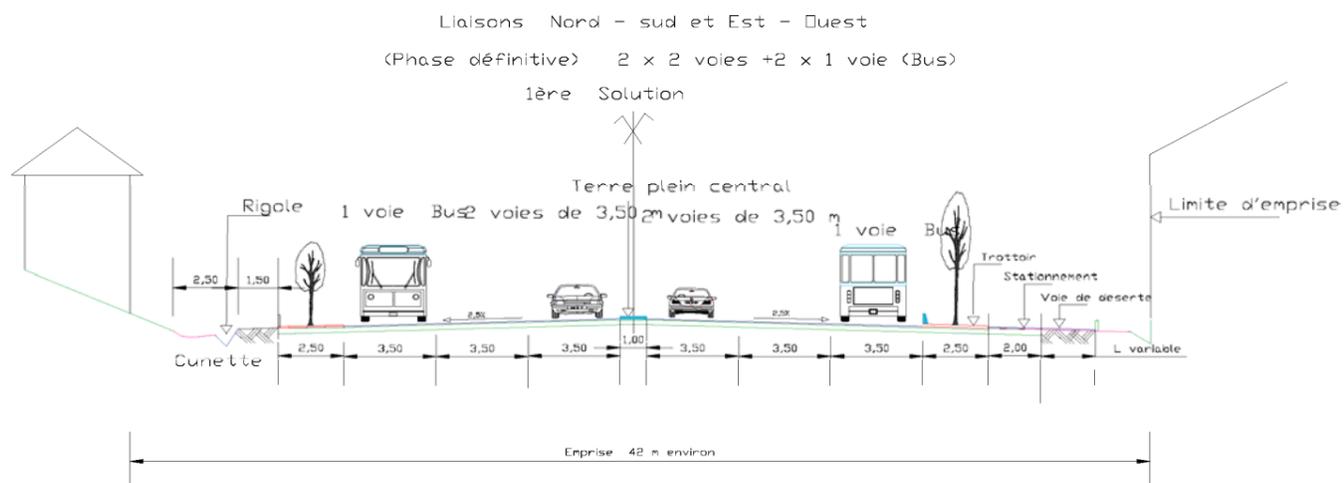
Possibilité d'accès en vélo sous conditions

Parcs deux roues protégés

Tram / voiture

Parcs relais à proximité des axes périphériques et à proximité de la rocade intérieure

Stationnement encadré



LE TRAM'BUS EN 2010 - 2020

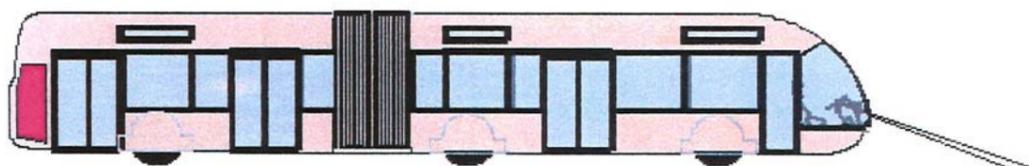
En dehors du tramway classique, plus généralement connu, d'autres formes et systèmes peuvent convenir au contexte particulier de Yaoundé. C'est le cas du Tram'bus.

Mi bus , mi Tramway, il cumule les avantages du pneu et du rail. Sa propulsion se fait par roues motorisées électriquement et un guidage optique. L'appareil suit un rail virtuel grâce à une caméra de guidage et une bande de peinture.

Ce système de transport est utilisé en France à Rouen, Clermont-Ferrand et aux Etats-Unis à Las Vegas.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES (source TRANSBUS - IRISBUS Cavis)

Type de véhicule	Thermique
Longueur	18,50 mètres
Largeur	2,55 mètres
Hauteur	3,40 mètres
Nombre de places totales	120
Guidage	par caméra
Vitesse moyenne	20 km/h
Pente maximum	13 % à 18 %
Rail de guidage	virtuel



Le tram'bus nommé « Cavis » à Rouen

4 - ARMATURE EXTERNE MULTI MODALE

TRAFIC DE TRANSIT ET DE LIVRAISON

Le trafic de transit empruntera la voie de contournement EST qui doit être réalisée impérativement dans les prochaines années.

Le trafic de transit se décompose en itinéraires préférentiels plus ou moins liés aux communes voisines. Dans l'un et l'autre sens, les parcours à renforcer sont :

- Route d'OBALA / BAFIA / BAFUSSAM vers MBANKOMO / DOUALA
- Route d'OBALA / BAFIA / BAFUSSAM vers MBALMAYO
- Route d'AYOS / RCA vers MBANKOMO / DOUALA
- Echangeur de NKOL BISSON vers MBANKOMO / DOUALA
- Traversée Est / Ouest NKOLBISSON vers AYOS / AKONOLINGA
- Route de NSIMALEN / MBALMAYO vers MBANKOMO / DOUALA

Le trafic inter urbain et de livraison en zone dense se développe autour de la traversée de la ville dans les deux sens (Nord / Sud et Est / Ouest). La faiblesse de l'activité industrielle et agricole rend la ville dépendante en matière de consommation. L'accès des poids lourds et des véhicules utilitaires aux différents points de rupture reste à organiser de même que tout le système de mise en réseau de la grande distribution (carburants, brasseries, alimentation, construction, etc.).

Ces deux types de trafics sont à prendre en compte dans le cadre de la restructuration de la circulation, articulée en quelques points :

- Le trafic de transit empruntera la voie de contournement EST qui doit être réalisée impérativement dans les prochaines années.
- Voies pénétrantes de liaison avec les communes et villages pour capter les activités de gares routières de rabattement et autres stations y compris le secteur informel.
- L'organisation mixte (TCSP et Poids Lourds) des liaisons Nord / Sud et surtout Est / Ouest pour faciliter la traversée de la ville.
- Les voies radiales permettant l'accès aux pôles de livraison et de rupture modale.
- La zone piétonne à 30 km / heure au cœur de la ville avec aménagement de parkings «livraisons» appropriés.

GARES ROUTIERES ET ENTREES DE VILLE

- Portes de la ville et distribution du trafic
- Liaisons avec la proche banlieue et armature de stations
- Grandes lignes d'échelles nationale et internationale et organisation spatiale des gares (personnes et marchandises)

INFRASTRUCTURE AEROPORTUAIRE

L'aéroport international de YAOUNDE - NSIMALEN se trouve en dehors du périmètre de la CUY. Néanmoins, le développement de la plate-forme aéroportuaire requiert :

- La création d'un accès plus direct et indépendant de la route de MBALMAYO.
- Le renforcement de la trame de lotissements dans la limite du périmètre d'urbanisation et de sécurité.

La base aérienne de l'armée conforte l'option préférentielle de la zone d'AYENE. Le maintien sur le site implique :

- Le renforcement de la dimension sécuritaire avec limitation de l'urbanisation périphérique.
- La sauvegarde du vallon de NKIE qui jouxte la piste d'aviation.
- L'étude d'un plan spécifique de couverture aérienne (réglementation des couloirs en zone urbaine, normes d'équipements de proximité, sites urbains accessibles par hélicoptère).
- Le déplacement de l'activité militaire en zone périurbaine est envisageable à long terme.

Dans cette hypothèse le site actuel fera partie intégrante du parc de loisirs du NKIE comme aéroclub. Une partie des équipements étant réservée à l'aviation civile et au pôle météo.

La gare de NSAM, zone à risque urbanisée dans un rayon de 500 mètres, doit être déplacée à l'horizon 2020.

Les gares de MBALNGONG au Sud et NKOMETOU au Nord de l'agglomération constituent des pôles d'activités à développer qui pourraient recevoir éventuellement le dépôt pétrolier et le parc à bœuf.

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Yaoundé demeure le pivot géographique du réseau national Transcam 1 et 2. Le transport ferroviaire continuera à croître à l'horizon 2020 sans remaniement significatif des infrastructures actuelles qu'il convient de conforter.

Redéfinition des gares spécifiques

- **Gare de NSAM / MVOLYE** : Hydrocarbures et dépôt SCDP
Cette aire industrielle en voie de consolidation suite à une catastrophe demeure un site à risque qu'il conviendrait de déplacer dans une zone peu peuplée pouvant offrir des potentialités de développement d'une telle activité. Dans l'hypothèse où l'option dangereuse de son développement actuel est maintenue, il conviendrait alors d'isoler le site classé en zone à risque urbain.
- **Gare d'ETOUDI** : parc à bœufs SODEPA
Une aire agro-alimentaire à aménager en liaison avec le fret spécifique de la ligne TRANSCAM 2 (YAOUNDE / BELABO / NGAOUNDERE)
- **Gare de triage d'ETOA MEKI**
Le plateau technique ferroviaire est à développer sur la forte emprise disponible

Le rail urbain, une solution à moyen terme

L'utilisation du rail comme moyen de transport urbain permettra de décongestionner le flux de déplacement entre le Nord et le Sud de la ville.

Dans tous les cas et indépendamment des choix et des échéances il convient de :

- **Réserver les emprises** et servitudes nécessaires au doublement de la voie ferrée et aux équipements latéraux (ateliers, stations, passerelles) dans les POS.
- **Prévoir la mutation paysagère** dans le périmètre immédiat aussi bien sur le parcours parallèle à la vallée du MFOUNDI qu'au-delà.
- **Anticiper l'impact sur l'aménagement** de la zone concernée et les divers générateurs de trafic à proximité (rayon de 400 m).

Zones préférentielles

- BINGUELA - MBALNGONG
- MBALNGONG - AHALA
- AHALA - MVOLYE
- MVOLYE - NDAMVOUT
- NDAMVOUT - TUNNEL
- TUNNEL - GARE DJOUNGOLO
- DJOUNGOLO - ETOA MEKI
- ETOA MEKI - MFADENA
- MFADENA - ETOUDI
- ETOUDI - OLEMBE
- OLEMBE - NKOZOA

DEFINITION ET ORIENTATIONS

Le PDU actualisé prend une option fondamentale pour :

- **Améliorer** les conditions de vie des populations notamment des plus démunies pour qui la marche à pied est une solution première.
- **Limiter** la circulation automobile, source de pollutions et de nuisances environnementales.
- **Répondre** aux besoins de mobilité de proximité.
- **Engager** une solidarité par l'accès du centre-ville aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

MARCHE A PIEDS

La marche à pied est une caractéristique essentielle de la ville qui doit être facilitée par :

- L'aménagement de trottoirs dans le circuit habité
- L'étude ciblée dans le cadre du plan du centre-ville
- Le renforcement des dessertes et servitudes d'îlots
- L'aménagement de chemins piétonniers dans le cadre de la trame verte
- L'aménagement de passerelles et ouvrages de franchissement pour piétons et cycles

VELO ET CYCLES

Le vélo et les divers transports cyclables sont marginalisés et localisés du fait de la géographie accidentée du site qui ne permet pas de longues distances. Cependant ce mode de transport à vocation ludique pourrait être favorisé par :

- La création de pistes cyclables dans le réseau écologique de la trame verte formant une discontinuité pour irriguer l'ensemble de la ville notamment les grands parcs
- L'aménagement de bandes cyclables dans les parcs et jardins et le long des voies d'itinéraires à définir.

PERSONNES A MOBILITE REDUITE

La solidarité spatiale implique d'innover dans la recherche pour faciliter les déplacements de personnes à mobilité réduite par :

- **La mise en œuvre** d'une réglementation prescrivant des normes d'accessibilité et de séjour aux principaux points et sites urbains.
- **L'engagement** d'une charte de solidarité urbaine en centre-ville prévoyant la possibilité « d'itinéraires lisses » pour atténuer la nature accidentée du site. Et l'aménagement de points ciblés que symbolise le grand escalier de la cathédrale, calvaire des personnes handicapées et âgées.
- **La promotion** par tout moyen éducatif d'une culture urbaine prenant en compte la mobilité de tous.
- La dotation d'engins motorisés aux handicapés moteurs en raison du site collinaire de Yaoundé.
- La création de trottoirs au moins le long des grands axes



6 - COHERENCE DES RESEAUX STRUCTURANTS

La voirie continuera à structurer l'essentiel du réseau viaire tant pour la modernisation de l'infrastructure existante que pour le rattrapage des retards accumulés et les extensions futures aussi conviendrait-il de l'associer à l'ensemble des équipements de sous-sol, de surface et de hauteur.

PLAN DES RESEAUX URBAINS

L'harmonisation des plans établis et gérés par les différents concessionnaires est indispensable pour atteindre les objectifs définis en matière de :

- **Suivi** global de l'urbanisation par SIG
- **Maîtrise** des superpositions et inter connexions
- **Arbitrage et réglementation** de l'environnement souterrain et aérien
- **Coordination** des travaux publics
- **Cohérence** des investissements sectoriels
- **Définition et compatibilité** des normes et choix techniques
- **Efficacité** de la maintenance et du développement des réseaux

L'établissement de ce plan s'inscrit dans le schéma de référence des plans de modernisation et d'équipement soumis à une procédure partenariale garante de l'opposabilité aux administrations et aux concessionnaires de services et d'aménagements publics.

EAU POTABLE

Malgré les équipements réalisés en matière de production, de conduite et de stockage, la distribution d'eau potable reste problématique; aussi convient-il de recommander :

- L'amélioration qualitative
- La maîtrise du recyclage dans un souci environnemental
- La prise en compte des modes traditionnels dans les tissus urbains sous-équipés
- L'intégration des pratiques alternatives du secteur informel
- La garantie de service public vital dans le cadre de la privatisation de la SNEC
- L'encadrement des initiatives des collectivités et des ONG
- L'extension du réseau à l'échelle de la zone urbanisable

ASSAINISSEMENT

Un **schéma directeur d'assainissement** a été réalisé mais sa mise en œuvre reste tributaire de considérations juridiques, techniques et financières. Son actualisation et sa redéfinition sont indispensables pour prendre en compte les orientations concernant :

- L'**option environnementale** de reconquête et d'embellissement des cours d'eau urbains avec revalorisation paysagère des bas fonds.
- La **différenciation prononcée** entre l'armature de drainage EP et les réseaux EU.
- La **protection** des zones humides et naturelles.
- L'**organisation en zones** et secteurs EU dotés de systèmes de collecte et d'épuration localisés et autonomes.
- Le **renforcement** du rôle des équipements de voiries dans le drainage primaire.
- La **réglementation** sur les fosses septiques individuelles et collectives.

HYGIENE ET ORDURES MENAGERES

Ce secteur a connu une évolution contrastée du fait de la médiatisation des nombreux dysfonctionnements et carences. L'organisation actuelle, où s'activent divers intervenants, mérite d'être structurée pour répondre aux défis de la ville durable et aérée. Il conviendrait d'intervenir pour :

- Assainir et prévenir les décharges spontanées.
- Contenir l'extension des décharges tolérées comme celle d'AHALA.
- Maîtriser le stockage et le recyclage des déchets localisés (hospitaliers et industriels).
- Moderniser la collecte et le tri spécifique dans le centre-ville.
- Réglementer l'implantation d'activités artisanales comme les garages automobiles sources de déjections directes.
- Appliquer la législation sur le transport et le stockage de matières à risque.
- Organiser les filières de recyclage (énergie, agriculture, artisanat informel).
- Faciliter l'accessibilité des points névralgiques comme les marchés et les gares de rabattement.
- Contrôler et évaluer les impacts de la décharge de NKOL FOULOU.
- Prospector la localisation d'une seconde décharge contrôlée, équilibrant le traitement des déchets en termes de desserte et de volume et réduisant les coûts économiques d'évacuation sur le secteur de Yaoundé III, en raison de son urbanisation qui amènera à accueillir un surcroît de population très important (environ 470 000 personnes en plus).
- Mener des actions de sensibilisation et d'éducation de la population.

RESEAUX ENERGETIQUES

La politique énergétique marginalise les pratiques et sources autres que l'électricité sujette elle-même à de multiples problèmes liés à l'extension et la couverture de la zone dense. Le diagnostic global conduit à préconiser :

- La protection et le redéploiement périphérique des installations sensibles et à haut risque déterminants pour la définition des périmètres sécuritaires.
- L'enfouissement progressif des conduites « moyenne tension » en zone dense.
- L'extension concertée du réseau de distribution à l'échelle urbaine.
- La réglementation de la construction près des lignes « haute tension ».
- La poursuite du programme d'éclairage public au-delà des grands axes.
- L'engagement d'une politique concertée en matière de déploiement de réseau de téléphonie mobile, par la possibilité d'élaborer une charte alliant opérateurs et collectivités publiques pour une meilleure approche paysagère et une meilleure offre en terme de services et par le renforcement et/ou l'adaptation de la législation.

Des dysfonctionnements voire des accidents comme la catastrophe de NSAM militent pour un élargissement de la politique énergétique à l'organisation du sol; ainsi devront être pris en compte :

- Le renforcement de la réglementation sur l'implantation des points de stockage et de distribution des énergies fossiles et mobiles (carburant, gaz, pétrole lampant) avec incidence sur le dispositif du schéma de déplacements urbains et les plans de proximité.
- L'organisation de la fonction centrale que constitue Yaoundé par rapport à l'arrière-pays en matière énergétique.

Il n'est pas envisagé de mettre en place un réseau intégré de distribution de gaz domestique par rapport au potentiel et à l'évolution des pratiques et des besoins urbains.

INTRODUCTION

Un contexte environnemental difficile

Le site de Yaoundé recèle en lui-même des contraintes physiques qui ont toujours rendu l'urbanisation difficile. L'aménagement de crêtes et de vallées se conjugue à une occupation anarchique qui dégrade fortement le milieu urbain naturel.

Mise en valeur du site naturel

Si le relief et l'hydrographie handicapent l'urbanisation, ils constituent des atouts pour l'aménagement paysager dans un cadre favorable à l'embellissement et aux grands espaces verts.

Pertinence des risques environnementaux

L'éternel problème de l'assainissement reste le corollaire des choix d'aménagement et tributaire de nombreuses formes et sources de pollutions urbaines.



Squatt à Mendong



Front urbain à Simbock

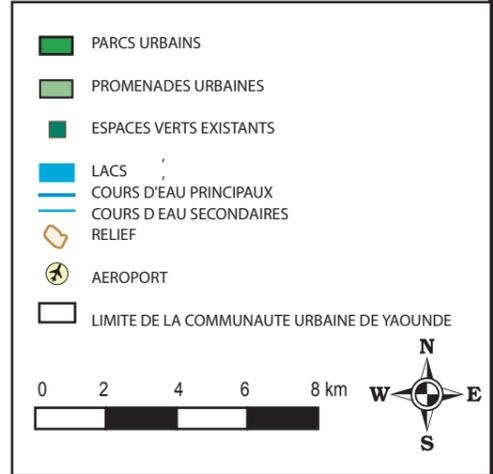


Quartier de la Briqueterie

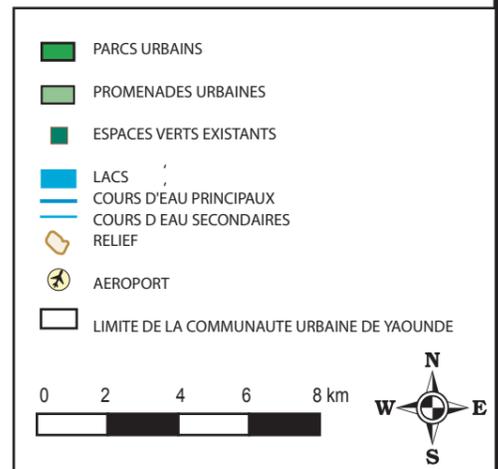


Station d'épuration de Messa

ENVIRONNEMENT 2010



ENVIRONNEMENT 2015



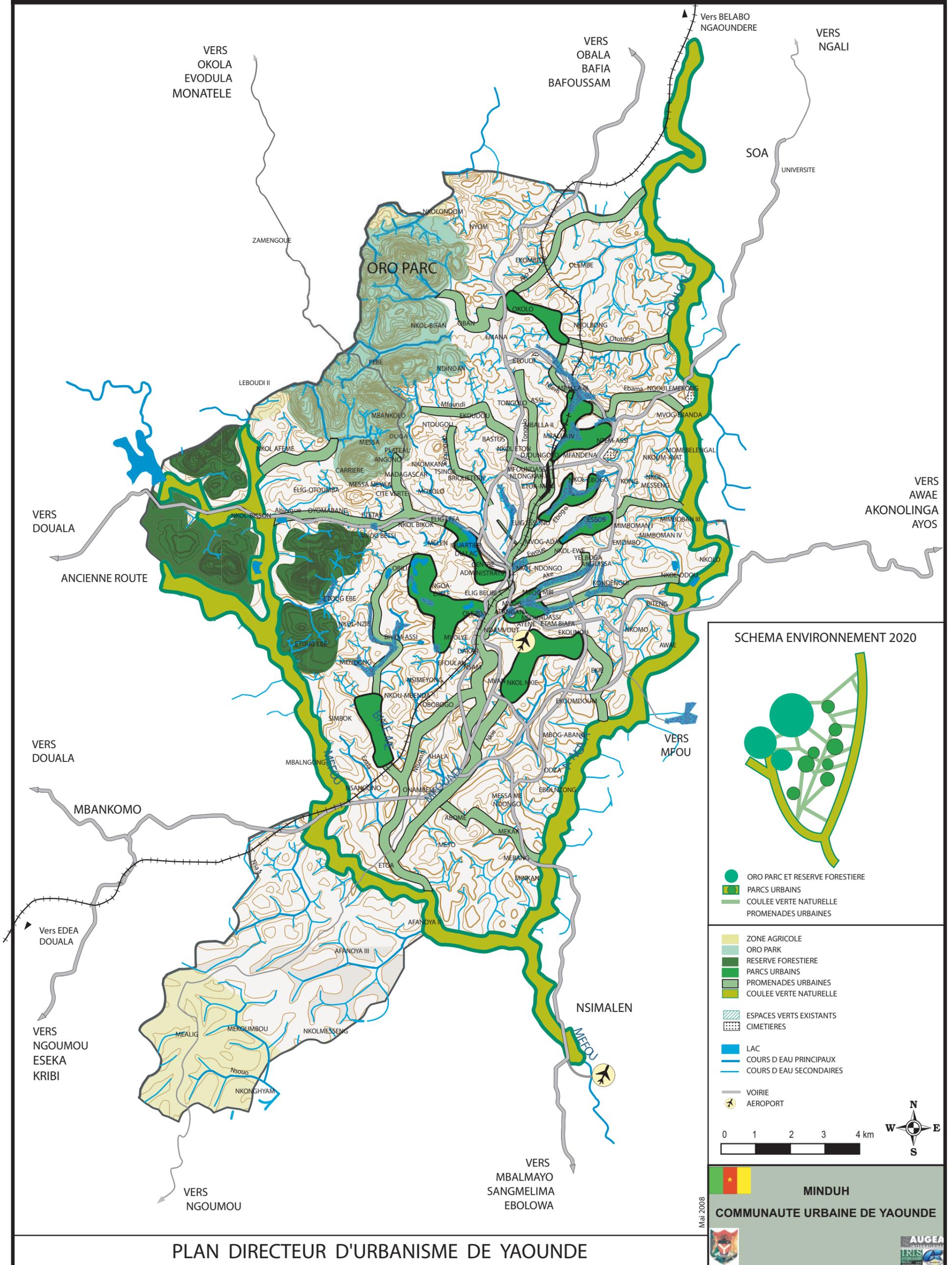

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE



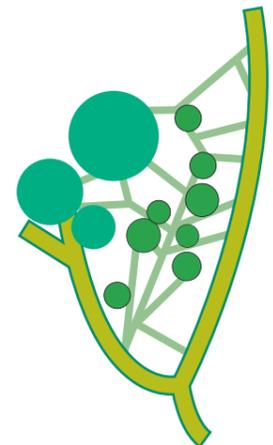


PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

ENVIRONNEMENT 2020



SCHEMA ENVIRONNEMENT 2020



- ORO PARC ET RESERVE FORESTIERE
- PARCS URBAINS
- COULEE VERTE NATURELLE
- PROMENADES URBAINES

- ZONE AGRICOLE
- ORO PARK
- RESERVE FORESTIERE
- PARCS URBAINS
- PROMENADES URBAINES
- COULEE VERTE NATURELLE

- ESPACES VERTS EXISTANTS
- CIMETIERES
- LAC
- COURS D EAU PRINCIPAUX
- COURS D EAU SECONDAIRES

- VOIRIE
- AEROPORT



MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE



Mai 2008



PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

1 - LA RECONQUETE DU CADRE DE VIE

LA CONSIDERATION TRANSVERSALE DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

La montée des préoccupations sur l'environnement en général et urbain en particulier renforce les objectifs essentiels qui sont :

- L'amélioration du cadre de vie
- L'embellissement urbain et la plus-value paysagère
- La maîtrise des risques naturels et technologiques

L'investissement normatif et réglementaire constitue un handicap technique et sociologique pour l'aménagement qui va de pair avec :

- L'action éducative et sociale
- L'action urbanistique et technologique
- L'action économique et juridique
- La prévention et le contrôle permanent

La cohésion de l'action publique est rendue impérative, tant l'environnement constitue un exemple d'organisation anarchique et inefficace des différents acteurs et responsables. La mise en œuvre du PDU réclame :

- La cohérence entre les visions utilitaires, réglementaires et sécuritaires
- La complémentarité organique de l'intervention des pouvoirs publics
- La cohésion des stratégies opérationnelles et financières

Le traitement des dysfonctionnements structurels et conjoncturels demeure la priorité des propositions sur le cadre de vie, l'assainissement et l'embellissement.

LA MODERNISATION DES RESEAUX DE DRAINAGE

L'inventaire exhaustif de l'état des réseaux d'assainissement à l'échelle du territoire de la CUY permettra de prendre des mesures pour réparer, remodeler et pérenniser les systèmes. Le PDU s'appuie sur trois moyens essentiels : une attitude politique affirmée, une maîtrise technologique et une aptitude accrue de la gestion urbaine.

« De la rivière poubelle à la rivière urbaine », une nouvelle vision de l'assainissement est retenue pour :

- **Redéfinir la place des cours d'eau** dans le dispositif de maîtrise environnementale.
- **Conforter le choix stratégique** entre le rôle de système de drainage naturel et celui de lieu urbanisé.
- **Considérer le réseau de drainage** primaire comme un ensemble autosuffisant et indépendant du renfort des cours d'eau.

Un schéma directeur spécifique et intégré devra aboutir à la viabilité des réseaux adjacents :

- Assainissement - drainage des eaux de pluie et de ruissellement
- Assainissement des eaux usées et des effluents
- Réseau primaire de distribution de l'eau potable
- Le cycle des ordures ménagères et des déchets

Un cadre permanent d'action concertée et de gestion urbaine assuré par un organisme à composition paritaire mais à compétence reconnue sur :

- L'organisation de l'action publique et la prévention participative
- La programmation, l'investissement et la maintenance
- La veille environnementale et la prospective

DEVELOPPEMENT DES AMENAGEMENTS PAYSAGERS

La poursuite des efforts engagés dans le domaine des espaces verts de proximité tels que :

- Jardins et parcs urbains
- Aménagements sur voirie (carrefour, terre-plein, alignement, places)
- Cimetières et monuments protégés
- Aires sportives intégrées
- Coulées vertes et réserves écologiques
- Décharges protégées
- Zones réservées pour extension future

Le redressement environnemental se prolonge par une programmation dont l'ambition est de faire du paysage urbain une marque d'identité homogène de la ville.

LA SAUVEGARDE ET LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS

Le PDU propose un bilan d'ensemble et des projets ciblés suivant une typologie des espaces comprenant :

La réserve foncière pour aménagement futur

- Friches d'occupation provisoire
- Franges rurales au sein du territoire de la CUY
- Périmètre des grands équipements structurants

La réserve forestière d'équilibre

- Zones d'activité rurale à fort potentiel
- Zones de préservation de l'activité agricole
- Sites à valeur patrimoniale et touristique

Les zones classées pour risques majeurs

- Zones non aedificandi en site urbanisé
- Sites à risques technologiques et environnementaux
- Sites insalubres et inondables

LA RECONQUETE DES COURS D'EAU URBAINS

Le traitement urbanistique de ces espaces permettra de toucher des problèmes subséquents parmi lesquels :

- Les pollutions diverses et la salubrité des berges
- L'habitat riverain précaire
- Les enjambements de rivières et de côteaux
- La survie d'une faune et de la flore
- Le drainage pluvial et le ruissellement dégradant

Le classement par niveaux d'intérêt écologique des divers cours et plans d'eau organise le réseau de drainage naturel qui nécessite :

- La mise en place d'une réglementation et d'un « plan de prévention eaux »
- La réglementation des activités riveraines
- La maîtrise des marigots, coulées et cours d'eau secondaires
- L'aménagement dans le cadre des projets locaux intégrant le cours d'eau soit à l'armature urbanisée, soit à la structure de drainage naturel

La Mise en réseau des espaces verts isolés et conquis par une exploitation d'un réseau naturel en éventail autour de la vallée du MFOUNDI avec comme plus value :

- La création de jardins culturels ou thématiques reliés entre eux (OLEZOA, EKIE, MINGOA, EBAMA / NTEM, BIYEME, EBOGO, AKE)
- La formation d'une trame écologique superposée au réseau viaire
- Un système de transport cyclable et piéton
- La continuité paysagère assurée par des couloirs en traitement végétal / minéral

« La promenade triomphale » : AXE VERT NORD / SUD

Forte identité urbaine le long du MFOUNDI et des espaces reconquis, sur l'axe majeur MFOUNDI sud, NTEM et TONGOLO :

- Qualité paysagère et continuité verte en centre-ville
- Berge cyclable en zone habitée
- Liaisons piétonnières irriguant les pôles d'activité tout au long du parcours

« La promenade centrale » : AXE VERT EST / OUEST

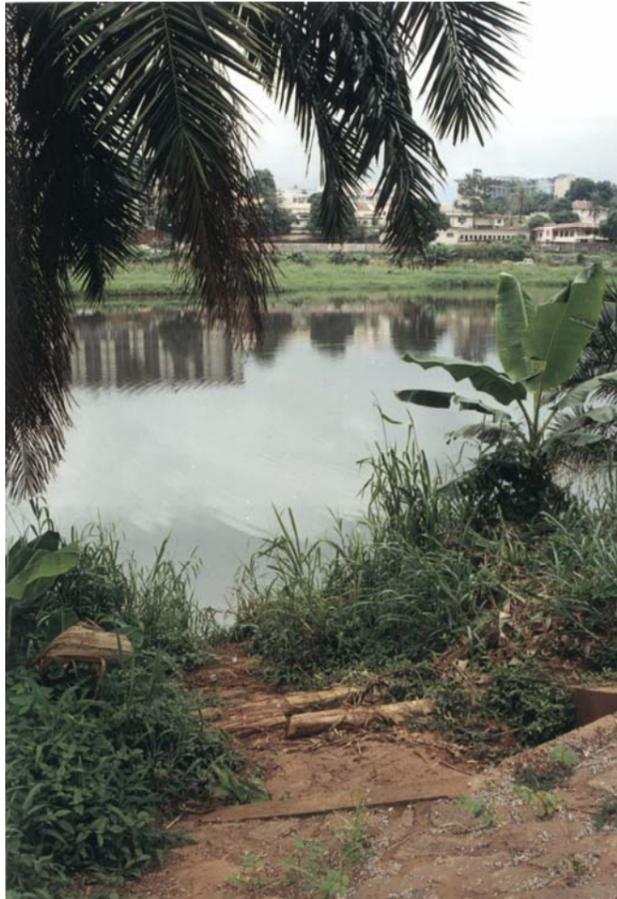
Élément central de la trame radiale autour de l'axe Nord / Sud par jonction paysagère :

- Lac de NKOL BISSON - ABIERGUE,- parc MINGOA - lac Municipal - embouchure MFOUNDI
- Cours de l'EWOUE - parc de MIMBOMAN - embouchure ANGA 'A

Soit une coulée verte, entre la MEFOU et l'ANGA'A au centre de la trame radiale.

2 - LA VALORISATION DU PATRIMOINE NATUREL

Sortir l'eau de la seule logique d'assainissement pour en faire un outil d'urbanisation signifie la reconquête des lits et des fonds de vallées y compris les plus bas.

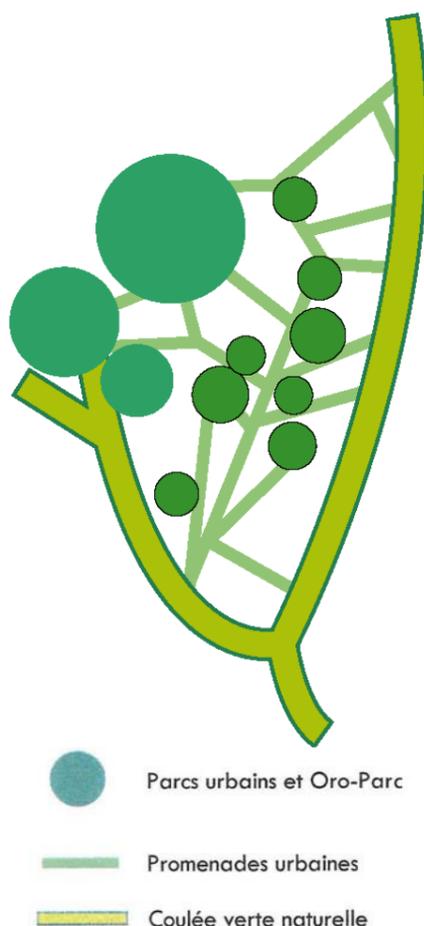


Lac municipal de Yaoundé

Espace à préserver au-delà de Yaoundé dans une trame régionale formant le légendaire « EKANGA » ou la lettre Y :

- Au Sud, prolongement sur la MEFOU
- Au Nord, prolongement par la FOULOU

Schéma Environnement 2020



LES PLANS D'EAU NATURELS

Plusieurs plans d'eau et retenues offrent un atout patrimonial valorisant à vocation ludique ou scientifique :

- Le Lac Municipal dans le vallon - parc du MINGOA
- Les lacs - lacets de NGOA EKELLE dans le vallon OLEZOA / OBILI
- Les lacs du bassin du BIYEME (EFOULAN, BIYEMASSI, NSIMEYONG)
- Le lac de NKOL BISSON
- Les lacs de NKOLO (bassin de l'ANGA'A / AZEME)

Des opportunités de lacs artificiels parfaitement viables existent à l'emplacement des grands marécages tels que :

- Le vallon médian de l'AKE
- La vallée humide de BIYEME ASSI
- Le vallon résiduel du DJOUNGOLO
- Le vallon du NTEM
- Le vallon médian de l'EBOGO
- La zone humide de NKOL BIKOGO
- Le marécage de SENG derrière la prison de KODENGUI

LE CORDON VERT PERIPHERIQUE

Dans sa majeure partie, le tracé délimitant le périmètre de la CUY, suit les cours d'eau frontalières occupés par les activités maraîchères.

Face à l'urbanisation des cours d'eau de l'intérieur, le cordon maraîcher périphérique et semi-forestier est à préserver dans son ensemble comme un espace naturel exclu de l'urbanisation.

Coulée Est et Sud FOULOU / ANGA'A : Un axe paysager marquant à forte identité territoriale

Ce tronçon de la liaison « eau » (SANAGA / NYONG) constitue un patrimoine historique pour la ville qui s'est développée sur les hauteurs protectrices au « carrefour » des deux eaux. La FOULOU rejoignant le bassin de la SANAGA au Nord, l'ANGA'A celui du NYONG au Sud.

Une vocation touristique et écologique

- Espaces verts naturels, cordon forestier, promenade
- Domaine scientifique (botanique, zoologie, ECO-MUSEE)

Une barrière naturelle à l'urbanisation

L'étalement urbain s'observe le long de cette frange orientale du Nord au Sud. Le projet de la voie de contournement EST renforcera le dispositif de protection de la zone concernée.

Coulée Ouest MEFOU NORD

Cette seconde bande concerne le cours supérieur de la MEFOU, dans la frontière occidentale et la partie Sud jusqu'aux embouchures du MFOUNDI et de l'ANGA'A, où s'opère la jonction.

Une vocation scientifique à renforcer

- Extension des activités du centre agronomique voisin
- Déplacement et modernisation du centre zoologique de MVOG BETSI
- Reclassification du barrage de MEFOU et des sites de production d'eau potable.

Une réserve forestière à préserver entre Yaoundé et les arrondissements voisins OKOLA au Nord, MBANKOMO au Sud en liaison avec l'ORO – PARK constitué dans les hauts reliefs environnants.

L'ORO – PARC des HAUTS RELIEFS du Nord / Ouest

- **L'intégration à la trame verte** de la façade Est des hauts reliefs constituée des grands parcs et des promenades de fonds de vallées. La façade Ouest reste proche de la zone rurale à vocation agricole.
- **Le Renforcement de la vocation touristique** du Mont FEBE et des collines avoisinantes dans un Maillage d'activités sportives et ludiques en liaison avec les plans d'eau et le cordon forestier.
- **La préservation du cordon forestier** de la frange Sud dominée par les Monts ELOUMDEN est une nécessité pour stopper le front d'urbanisation qui menace tout l'écosystème, avec des risques d'éboulement et d'érosion.
- **L'Oro - Parc des hauts reliefs**
- **La coulée de la MEFOU Ouest / Sud**
- **La coulée FOULOU/ ANGAA Est**

3 - L'AMENAGEMENT DU MFOUNDI

ANALYSE SEQUENTIELLE DU MFOUNDI EN SITE URBAIN

MFOUNDI / Amont (MBANKOLO / ETOA MEKI)

Jonction des deux sources entre les Monts MBANKOLO et FEBE
Confluence du TONGOLO à MFOUNDASSI

PARTICULARITES

- Habitat spontané et dense (MBANKOLO, EKOUDOU, NKOL ETON)
- Equipements d'usage métropolitain (Golf de Yaoundé, Parcours VITA)
- Equipements publics à proximité (Palais de l'Unité, Zone administrative avenue Charles BINDZI, SNH, CRTV...).
- Zone marécageuse (derrière les rues telles rue Lamindo HAYATOU)
- Décharges incontrôlées (vallée de NKOL ETON, ETOA MEKI)
- Franchissements (5)

MFOUNDI Centre (ETOA MEKI, Centre commercial)

De la gare marchandises au canal de la poste centrale

PARTICULARITES

- Habitat spontané et dense (ETOA MEKI, ELIG ESSONO, MARIGOH)
- Equipement d'intérêt métropolitain (gare de marchandises, gare de voyageurs, marché du MFOUNDI, Marché central)
- Equipements publics à proximité (services tertiaires, cliniques, place centrale)
- Zones insalubres (près de la gare, dépôt d'ordures vers le marché)
- Parcours parallèle à la voie ferrée
- Franchissement (6)

MFOUNDI Médian (MVOG MBI / MVOLYE)

De la « sortie de terre » derrière la poste au plateau ferroviaire de MVOLYE

PARTICULARITES

- Habitat spontané et dense (MVOG - MBI, ELIG BELIBI, NDAMVOUT, OLEZOA)
- Equipements d'intérêt métropolitain
- Equipements publics à proximité (Plateau administratif, dont les équipements militaires et les ministères, zone industrielle de NDAMVOUT, SOPECAM, Marché de MFOUNDASSI)
- Zones insalubres déjà prétraitées avec évacuation de poches d'habitat
- Lit pratiquement adossé au chemin de fer
- Franchissements (1) un seul point de passage automobile et deux « ponts de la mort »

MFOUNDI SI (NSAM / AHALA)

Entre l'usine des Brasseries et l'échangeur d'AHALA

PARTICULARITES

- Habitat spontané et dense (MVOLYE, DAKAR, EFOULAN, NSAM, AHALA)
- Equipement d'intérêt métropolitain (zone industrielle)
- Equipement public à proximité
- Zones insalubres tout au long des méandres
- Franchissement (2)

MFOUNDI Aval

De l'embouchure de la NKIE à la confluence MEFOU

PARTICULARITES

- Habitat rural et parsemé
- Pas d'équipement urbain en dehors de la proximité de la route de DOUALA et du stationnement de MVAN
- Zone de confluence marécageuse à forte végétation

Le Bassin du MFOUNDI structure le site urbain du Nord/Ouest au Sud/Est. Toute intervention d'aménagement de ce cours constitue un élément à forte incidence urbanistique.

Le PDU propose une approche globale à retenir dans la stratégie d'aménagement.

De la rivière poubelle à la rivière urbaine : le Mfoundi doit participer à la recomposition urbaine à travers une grande opération de renouvellement.

Le Mfoundi peut-il faire l'objet d'un territoire de création artistique ?

ENJEUX ET OBJECTIFS

L'aménagement du MFOUNDI offre toutes les caractéristiques répondant aux enjeux de la ville durable dans les domaines suivants :

ENVIRONNEMENTAL

- Améliorer la qualité paysagère le long de la rivière
- Aménager et valoriser les bords du MFOUNDI
- Valoriser les modes de déplacements alternatifs à l'automobile et prévenir les pollutions atmosphériques et le bruit
- Réduire les pollutions directes et préserver la ressource naturelle
- Protéger le patrimoine végétal existant et reconstituer la flore

ECONOMIQUE

- Développement des loisirs et de l'activité touristique
- Aménagement des parcours urbains pour les vélos et les piétons
- Animation entre les pôles de quartiers et le centre ville
- Optimiser la gestion générale du bassin versant
- Générer des emplois viables et adaptés
- Activités artisanales et de services

SOCIAL

Favoriser l'appropriation de la rivière par les habitants

- Traitement des zones d'habitat précaire concernées
- Encouragement à l'hygiène et à la salubrité
- Réduction du taux de maladies liées à l'insalubrité
- Faciliter et sécuriser la marche à pied comme mode de déplacement de proximité

Et l'accès aux équipements structurants

- Création de nouveaux espaces de convivialité et de rencontres
- Assurer la tranquillité publique
- Lutte contre l'exclusion sociale par un accès équitable aux services urbains
- Démarche participative associant les populations aux travaux d'embellissement

TECHNIQUE

- Développement d'un réseau d'assainissement autonome
- Renforcement des ouvrages et de la traversée
- Mise en place d'un cadastre vert, pour un meilleur inventaire et une gestion de la trame verte
- Mise en chantier d'un schéma directeur des déplacements doux

JURIDIQUE

- Clarifier la situation foncière des zones riveraines
- Permettre le traitement de l'occupation illégale et/ou informelle
- Dynamique de mise en conformité des constructions
- Evacuation douce et équitable des zones non constructibles
- Simplification de la réglementation globale en matière d'environnement urbain

CULTUREL

Le Mfoundi peut faire l'objet d'un site destiné aux nouveaux territoires de création pour les artistes. Les thèmes à explorer pourraient être : jardin d'art, jardin d'architecture, jardin ethnique, jardin des symboles, jardin technologique, etc.

ORIENTATIONS URBANISTIQUES ET PLAN VERT

L'objectif d'un **plan vert** est de créer un lien cohérent entre divers éléments du projet. A ce titre, l'aménagement du bassin du MFOUNDI concourra directement à la satisfaction de différents besoins et objectifs.

HABITAT SPONTANE

- Liaison des principaux quartiers par un maillage piétonnier sécurisé
- Accès au centre ville facilité
- Impact sur la restructuration des quartiers
- Evacuation (déguerpissement) des zones à risques

DEPLACEMENTS DOUX

- Solution des transports en commun
- Aménagement d'un réseau de liaisons douces
- Promenades riveraines, parcs urbains
- Axe central de la trame d'itinéraires doux
- Pistes cyclables en réseau (loisirs, déplacements de proximité)
- Relief accidenté ne permettant pas une généralisation
- Navigation de loisir sur la portion aval (MEFOU / ANGA'A)

Recommandation au SDU

- Une ville durable en phase avec le temps, prendre en compte, de manière rationnelle, les évolutions sociales, économiques et culturelles et les attentes des populations
- Développement conjoint des transports collectifs (bus, tramway, train) et des autres modes de déplacement (marche à pied, vélo)

EMBELLISSEMENT

- Requalification paysagère
- Animation par l'activité
- Sécurisation des bords de l'eau
- Allées et ouvrages de franchissement
- Prescriptions signalétiques et paysagères
- Aménagement qualitatif
- Pré verdissement

EQUIPEMENTS DE PROXIMITE

- Edicules propres au Réseau Vert
- Kiosques (presse, restauration)
- Services aux particuliers (mode, dépannage, communication)
- Artisanat (ateliers)
- Distribution de centres importants

ASSAINISSEMENT

- Amélioration des ouvrages
- Qualité de l'eau naturelle

PREALABLE

L'analyse de la structure actuelle du contexte de Yaoundé, réalisée dans la première partie du présent rapport, permet d'imaginer quelles pourraient être les conséquences à court terme de l'évolution future de la ville, telle qu'on peut la prévoir dans le cadre du développement national.

Si l'**ordre international** assure le financement dont le Cameroun a besoin, à des conditions avantageuses, les mesures de structuration prises pendant la période d'ajustement structurel et l'**initiative PPTE** auront un effet bénéfique en assurant la relance de la demande intérieure par l'intermédiaire des revenus des ménages et des entreprises. Suivant ce scénario, les principaux objectifs du programme triennal 2000-2003 pourront être atteints.

Si elle est relancée, **la croissance économique du pays sera lente et fragile** : les équilibres de l'économie camerounaise resteront encore fragiles tant que les capacités de financement des investissements publics et la viabilité des finances publiques ne seront pas effectives.

A moins d'intervenir de manière forte, la croissance relativement modérée que connaîtra Yaoundé d'ici 2020 se doublera d'un développement des emplois insuffisant pour améliorer la situation actuelle.

La **croissance démographique** de la ville et la **croissance insatisfaisante** dans le secteur « formel » conduiront au développement du **secteur informel** et de l'**habitat spontané** d'ici 2010.

Sur le plan économique, la majorité des emplois formels à Yaoundé se dispersent dans le secteur administratif ou assimilé ainsi que dans le secteur industriel. Or, dans ces deux domaines, le potentiel de développement apparaît limité :

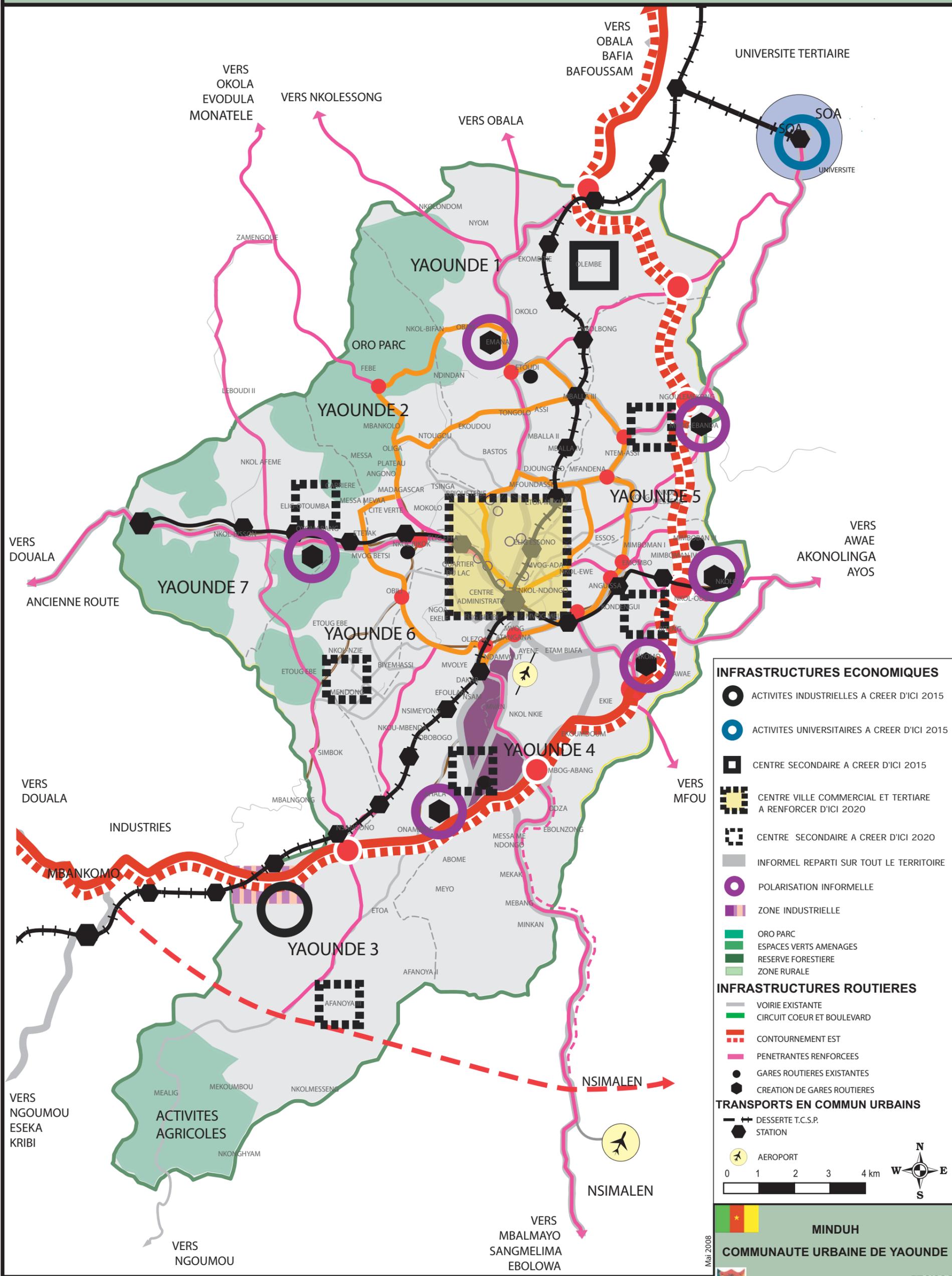
- **Dans les secteurs liés à l'activité d'Etat et le secteur administratif**, des emplois peuvent être créés en relation avec les fonctions nationales et internationales de la capitale. Mais, même si Yaoundé peut prétendre à un nouveau statut au niveau international, le nombre de nouveaux emplois sera limité.
- **Actuellement, les activités industrielles sont peu diversifiées** et assez peu importantes et, mis à part quelques activités d'importance nationale (brasserie, manufacture de tabac) ou liées aux productions locales (scieries), les entreprises industrielles installées à Yaoundé sont d'une taille modeste. Dans ce secteur, Yaoundé est très nettement distancée par Douala. Sans implantations nouvelles à l'avenir, le potentiel de création d'emplois semble limité.

Actuellement, la croissance des emplois est nettement inférieure à la croissance démographique, ce qui entraîne de fortes tensions sur le marché du travail et ainsi que la **prolifération des activités informelles**.

Il est donc nécessaire d'infléchir rapidement la politique économique afin d'**encourager de nouvelles implantations et une diversification des entreprises**.

En dehors du secteur informel, l'activité dominante de Yaoundé reste l'Administration qui distribue une masse salariale très importante aux ménages (56% du revenu total des ménages de Yaoundé en 1994) et représente le volume d'emplois permanents le plus important (71% des emplois permanents du secteur moderne en 1994)

LIEUX ET OUTILS DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE 2020



- INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES**
- ACTIVITES INDUSTRIELLES A CREER D'ICI 2015
 - ACTIVITES UNIVERSITAIRES A CREER D'ICI 2015
 - CENTRE SECONDAIRE A CREER D'ICI 2015
 - CENTRE VILLE COMMERCIAL ET TERTIAIRE A RENFORCER D'ICI 2020
 - CENTRE SECONDAIRE A CREER D'ICI 2020
 - INFORMEL REPARTI SUR TOUT LE TERRITOIRE
 - POLARISATION INFORMELLE
 - ZONE INDUSTRIELLE
 - ORO PARC
 - ESPACES VERTS AMENAGES
 - RESERVE FORESTIERE
 - ZONE RURALE
- INFRASTRUCTURES ROUTIERES**
- VOIRIE EXISTANTE
 - CIRCUIT COEUR ET BOULEVARD
 - CONTOURNEMENT EST
 - PENETRANTES RENFORCEES
 - GARES ROUTIERES EXISTANTES
 - CREATION DE GARES ROUTIERES
- TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS**
- DESSERTE T.C.S.P.
 - STATION
 - AEROPORT

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

0 1 2 3 4 km

Logo of the Commune Urbaine de Yaounde and AUGEA International-Iris Conseil-Arcauplan.

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

1 - PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE YAOUNDE

Afin de mieux examiner les perspectives de développement de l'emploi à Yaoundé, il convient de dégager les principaux facteurs qui peuvent déterminer une entreprise à s'implanter à Yaoundé. Ils sont de quatre ordres :

- Yaoundé représente la **capitale administrative** du Cameroun et, de ce fait, le centre décisionnel des grands marchés de l'Etat.
- Yaoundé représente un **marché local non négligeable** puisque l'on estime la population de sa **zone d'influence** à environ **2 500 000 personnes**.
- Certains facteurs naturels favorisent l'implantation industrielle comme la **proximité de la source** d'approvisionnement pour la filière « Bois » ou encore le climat qui facilite le travail.
- La **disponibilité et le prix du terrain** dans le périmètre urbain et périurbain : les entreprises souhaitent acquérir la propriété de leurs implantations et donc leur indépendance foncière.

Il est donc important de souligner que ce sont d'abord des raisons foncières, géographiques et commerciales qui déterminent la localisation des activités à Yaoundé. Il est également nécessaire de rappeler le **facteur déterminant de la desserte** dans un premier choix d'implantation.

Toutefois, on constate que, pour Yaoundé, la tendance moyenne est celle d'un **développement constant assez lent**, ponctué par des **difficultés sectorielles liées soit** :

- **Aux fluctuations d'activités liées au budget de l'Etat pour les marchés publics** représentant le marché porteur de nombreuses activités de Yaoundé.
L'importance économique de Yaoundé est due principalement à ses fonctions administratives : le rôle de capitale se traduit par un nombre important d'emplois directs (administration centrale et sièges des sociétés d'Etat) ainsi qu'indirects (sièges sociaux de quelques sociétés privés dont l'activité est étroitement liée à l'administration).
- **Au marché local** (fluctuation du marché)
La zone d'influence de Yaoundé comprend pratiquement les trois provinces du Centre, du Sud et de l'Est. Mais la faiblesse des échanges économiques fait que la polarisation de Yaoundé est faible et que la zone reste mal structurée sur le plan de la hiérarchie urbaine.
- **Aux problèmes de transport**
Après le désenclavement de Yaoundé et la suppression des difficultés de liaison avec Douala, les obstacles majeurs, qui bridaient auparavant les perspectives des entrepreneurs intéressés, sont levés. Cela sera fortement favorable au développement économique de la ville. Toutefois, l'accessibilité de la capitale doit être fortement améliorée (contournante Est, boulevards centraux, pénétrantes).
- **Aux difficultés foncières** auxquelles sont confrontés les postulants à la propriété, qu'ils soit entrepreneurs ou habitants.

Il paraît donc nécessaire d'agir pour remédier à ces difficultés sectorielles.

2 - MESURES ET ORIENTATIONS PRIORITAIRES

Si certaines mesures sont prises à la fois pour développer les emplois dans le secteur structuré et pour réduire l'importance du secteur informel, Yaoundé connaîtra une amélioration dans l'évolution des emplois à moyen terme qui dépendra des orientations prises à l'échéance 2020 :

- **Développement volontariste du secteur des services de haut niveau** dans l'hyper centre-ville transformé en centre directionnel et **des services d'accompagnement** dans les centres secondaires d'arrondissement à commencer par celui d'OLEMBE.
- **Création de la plate forme aéroportuaire de NSIMALEN** pour accueillir un complexe de fret et de distribution international, ce qui nécessite la réservation de terrains proches de l'aéroport.
- **Renforcement des filières « Bois » et « Agroalimentaire »**, pour la satisfaction des besoins de la ville et de sa zone d'influence, et surtout **de la filière « Bâtiments et Travaux Publics »** pour répondre aux besoins de construction en logements estimés à plus de 18 000 structures par an et rattraper le retard en matière d'infrastructures (voie de contournement Est, boulevard intérieur, transports en commun, réseaux d'assainissement).
- **Développement** de pôles d'échanges économiques autour des gares routières, du marché d'intérêt régional....
- **Création** d'un M.I.N. ou d'un M.I.R.
- **Création** d'une plate-forme industrielle près du site de la décharge publique.
- **Création** d'une zone d'activités économiques à cheval entre MBANKOMO et Yaoundé III.
- **Création** d'une zone d'activités économiques au Nord d'OLEMBE et à proximité du site universitaire.

Cette politique volontariste de développement économique ne peut se concevoir sans un partenariat très fort impliquant l'Etat, les collectivités locales (Région, Département, Communauté Urbaine, Villes) et investisseurs publics et privés.

Le PDU recommande l'étude et l'établissement d'un Schéma de Développement Economique alliant les dimensions stratégiques et spatiales. Le SDE aura pour principal objectif de jeter les bases d'une **politique locale d'urbanisme commercial** pour doter la cité capitale d'outils de développement adéquats.

Le diagnostic sectoriel conduit à privilégier certains domaines parmi lesquels :

- Revitalisation du centre-ville
- Identification des sites d'intérêt prioritaire
- Equilibre entre les différentes formes de distribution
- Encadrement juridique et spatial du secteur informel
- Maîtrise de pôles périphériques
- Rôle du transport collectif et individuel
- Renforcement de l'offre internationale de services
- Structuration de la fonction administrative dominante
- Affirmation de la vocation tertiaire
- Impulsion ciblée de la dynamique industrielle
- Mobilisation des acteurs du secteur touristique
- Assainissement de l'environnement juridique et fiscal

3 - LA PORTEE JURIDIQUE

Le **Schéma de Développement Economique** recommandé est un **PME** (Plan de Modernisation et d'Équipement) sujet à l'article 15 de la loi portant création des communautés urbaines. Son élaboration implique par conséquent un cadre de concertation élargi au plus proche de la réalité économique. Sa légitimité sera renforcée par l'obligation de mise en conformité avec les divers documents d'urbanisme et la nature de son opposabilité directe.

SERVICES DE PROXIMITE

- Maintenir le caractère diffus dans la zone urbaine dense
- Poursuivre l'aménagement des marchés en intégrant le développement des activités annexes
- Veiller à l'équilibre entre équipement et démographie.
- Tenir compte de l'échelle de mobilité locale dans les divers PME.

ARTISANAT

- Maintenir la mixité entre l'habitat et l'activité de production de biens et de services.
- Réglementer l'installation d'ateliers sources de nuisances sonore (menuiseries), olfactive (peausserie), atmosphérique (boulangeries) dans les zones résidentielles.
- Création d'espaces d'accueil dans les pôles d'échange destinés à la micro transformation.
- Encourager l'activité touristique formelle et l'animation des futurs parcs urbains.

SECONDAIRE INFORMEL

- Fort potentiel de développement lié aux grands travaux d'infrastructure et d'habitat.
- Gérer la flexibilité de localisation selon celle des grands chantiers.

ACTIVITE INDUSTRIELLE

- Création de la plate forme de NSIMALEN.
- Encadrer la mutation de la Z.I. de MVAN / Brasseries et maîtriser son étirement vers la route de DOUALA.
- Limiter le développement d'installations isolées (exemple de BASTOS) sans latitude de développement.
- Réglementer plus sévèrement l'installation d'activités à risques (exemple de la SCDP).

POLES D'ECHANGES

- Aménagement de Parcs d'activités dans le cadre des MIR (Marchés d'Intérêt Régional) liés aux pôles de transport.
- MIR Sud (proche ZI et route de DOUALA).
- MIR Est (proche de la contournante et route EST, CENTRAFRIQUE).
- MIR Nord (voie ferroviaire du Nord et route BAFOUSSAM, BAFIA).

ACTIVITE TERTIAIRE

- Développement du pôle administratif de MBALLA.
- Déplacement des services déconcentrés de l'armée.

4 - LES EQUIPEMENTS

Sa **fonction de Capitale administrative et culturelle** demeure la base fondamentale du développement de Yaoundé. L'évaluation du niveau d'équipement permet d'entrevoir les axes à développer ainsi que l'amorce d'une localisation plus affinée.

LES GRANDS EQUIPEMENTS STRUCTURANTS

L'**armature économique du bassin d'emploi** repose sur les bases suivantes :

- le principe d'équilibre du bassin d'emploi
- le potentiel de développement industriel et artisanal
- les échanges avec la région et le pays
- le poids du tertiaire administratif
- le poids du secteur des services

Le **statut de capitale** induit une **organisation spatiale** caractérisée par:

- le besoin d'un espace spécifique lié aux fonctions supérieures de la capitale
- l'évolution des centralités et des territoires affectés ou restructurés
- l'éclatement et la densification du plateau administratif actuel
- le développement de l'activité internationale
- l'accessibilité des pôles d'intérêt national
- le développement du statut de capitale culturelle

L'**organisation spatiale** visera à:

- Ré-équilibrer l'organisation spatiale de l'offre
- Combler les déficits qualitatifs et quantitatifs
- Améliorer l'accessibilité directe aux espaces publics
- Répartir les échelons (international, national, provincial, local)

Le **détail des équipements à réaliser** sera listé et positionné dans les POS après concertation avec les communes et administrations concernées.

LA DECENTRALISATION DES EQUIPEMENTS ET SERVICES DE PROXIMITE

à travers la création de 7 centres secondaires à vocation mixte

Les pôles administratifs d'arrondissement

- Renforcer les centres administratifs locaux (sous-préfecture / mairie).
- Installer 7 cités administratives abritant les structures décentralisées (échelons provincial et départemental, le national restant au centre).

Les centres de services secondaires

- Gestion des grilles et de ratio d'équipement en fonction des critères territoriaux et démographiques.
- Positionnement d'équipements sociaux, marchands et services de base à l'échelle du territoire communal ou d'une zone de cohérence géographique.

Equilibres et mixités socio-démographiques

- Maintien de la relation habitation/activité (production, distribution, consommation).
- Cohésion sociale des divers niveaux de revenus et statuts d'occupation.

L'**audit sur les grands équipements** a révélé :

- **Un fort déficit en équipements structurants**
- **Une centralisation des équipements de proximité**

LE PDU 2020 recommande une décentralisation des équipements et services de proximité à travers la création de 7 centres secondaires à vocation mixte (activités/résidences)

3

DISPOSITIONS STRATEGIQUES

3 - 1	VALEUR JURIDIQUE ET OPERATIONELLE DU PDU	100
	1 - Stratégie urbaine du Gouvernement 2 - Approbation et mise en oeuvre 3 - Dispositifs transitoires 4 - Périmètre opérationnels	
3 - 2	PLANS D'OCCUPATION DES SOLS	102
	1 - Situation des PDL 1982 2 - Contenu et valeur juridique 3 - Délimitation des POS	
3 - 3	OUTILS OPERATIONNELS D'AMENAGEMENT	106
	1 - Schéma de référence 2 - Schéma de Déplacements Urbains 3 - Plan Local de l'Environnement 4 - Schéma Directeur d'Aménagement Métropolitain 5 - Plan des Réseaux Urbains 6 - Plan Local de l'Habitat 7 - Schéma de Développement Economique	
3 - 4	CADRE INSTITUTIONNEL	111
	1 - Gestion urbaine 2 - Problématique foncière	
3 - 5	PROGRAMMATION	113
	1 - Principes et planification 2 - Récapitulatif des actions à engager 3 - Horizons intermédiaires	

1 - STRATEGIE URBAINE DU GOUVERNEMENT

Le Cameroun a connu dans l'ensemble une forte croissance de l'urbanisation qui va se poursuivre inexorablement avec un renversement décisif du rapport démographique entre les établissements humains, * urbains et ruraux.

Dans cette optique, l'action gouvernementale a été réaménagée d'une part pour maîtriser et combler le retard accumulé, d'autre part pour mettre en œuvre des stratégies globales et sectorielles ; l'actualisation du PDU de la capitale participe à cette dynamique qui implique la réorganisation du cadre institutionnel dans un contexte de décentralisation volontariste et de redéfinition des moyens et compétences de l'Etat.

Le PDU conserve sa place de document majeur pour les communautés urbaines et les établissements humains du ressort du MINDUH. Le dispositif de la loi du 21 avril 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun assigne au PDU les missions de :

- « **Fixer les orientations fondamentales** à long terme de l'aménagement du territoire, la destination générale des sols et la programmation des grands équipements. »
- « **Edicter tout ou partie des prescriptions** relatives à ces objectifs. »
- « **Compléter, préciser ou déroger** aux Règles Générales d'Urbanisme autant que nécessaire. »

2 - APPROBATION ET MISE EN ŒUVRE

Sur la base des textes en vigueur parmi lesquels :

- Le décret N° 2004 / 230 du 08 décembre 2004 portant **organisation du gouvernement**, modifié et complété par le décret N° 2007 / 268 du 07 septembre 2007 ;
- Le décret N° 2005 / 190 du 03 juin 2005 portant **organisation du ministère du développement urbain et de l'habitat la ville** ;
- La loi N° 2004 / 17 du 22 juillet 2004 d'**orientation de la décentralisation** notamment l'article 70 alinéa 2 : « les plans régionaux et communaux de développement et d'aménagement du territoire sont élaborés en tenant compte, autant que possible, des plans de développement et d'aménagement nationaux. Ils sont, en conséquence, soumis préalablement à leur adoption au visa du représentant de l'Etat »;
- La loi N° 2004 / 18 du 22 juillet 2004 fixant les **règles applicables aux communes** notamment le Titre V sur le régime spécial applicable aux agglomérations urbaines dont l'article 110 qui précise les compétences de la communauté urbaine :
 - urbanisme et aménagement : « la planification urbaine, les plans et schémas directeurs, les plans d'occupation des sols ou les documents d'urbanisme en tenant lieu » et « les opérations d'aménagement d'intérêt communautaire »
 - équipements et infrastructures d'intérêt communautaire
 - voirie communautaire primaire et secondaire
 - circulation, transports et déplacements
 - coordination des réseaux urbains
 - parcs et jardins communautaires
 - lacs et rivières d'intérêt communautaire
 - environnement
 - hygiène et salubrité
- La loi N° 2004 / 003 du 21 avril 2004 régissant l'**urbanisme au Cameroun**.

Le PDU est prescrit par arrêté du ministre chargé de l'urbanisme ou des questions urbaines mais son élaboration et à l'initiative du maire. L'élaboration, la concertation la mise en œuvre du PDU est du ressort de la Communauté Urbaine de Yaoundé qui est, de plus, engagée dans une large dynamique partenariale incluant les différents acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme notamment les organes compétents du MINDUH.

3 - DISPOSITIFS TRANSITOIRES

Les paramètres d'urgence, d'opportunité et de faisabilité conduisent à la prescription de dispositifs transitoires voués à une évolution conforme et cohérente à travers :

L'engagement d'études sectorielles débouchant sur des projets détaillés, chiffrés et programmés à travers des outils opérationnels

- Le Schéma Directeur d'Aménagement Métropolitain (SDAM)
- Le Programme Local l'Habitat (PLH)
- Le Schéma des Déplacements Urbains (SDU)
- Le Plan Local d'Environnement (PLE)
- Le Schéma de Développement Economique (SDE)
- Le Plan des Réseaux Urbains (PRU)

La mise en cohérence de la législation et de la réglementation

- Problématique foncière et solidarité spatiale
- Politique domaniale et fiscale
- Programme de mise en conformité
- Décentralisation et gestion urbaine
- Nouveau Code de l'Urbanisme
- Nouveau Code de la Construction et de l'Habitat Urbain
- Charte des Concessions et Services Publics
- Charte des aménageurs privés et associatifs agréés

Renforcement du pôle opérationnel

- Veille et prospective urbanistique
- Consolidation des moyens techniques de la CUY
- Politique d'investissement et de financement
- Encadrement des travaux engagés ou programmés
- Evaluation et suivi
- Coordination des études sectorielles

Préparation des actions retenues avant la finalisation des outils d'aménagement concerté

- Actualisation du patrimoine domanial affectable aux opérations d'utilité publique
- Localisation et réservation d'emprises pour voirie de structure
- Organisation spatiale des fonctions et services publics
- Programmation générale
- Projet de ville 2010

4 - PERIMETRE OPERATIONNEL

Le périmètre d'application du PDU recouvre le territoire communautaire défini par :

- Décret N° 87 / 1365 du 25 septembre 1987 portant création de la CUY
- Décret N° 93 / 321 du 25 novembre 1993 portant création des communes urbaines et rurales
- Les Lois du 22 Juillet 2004 sur la Décentralisation abrogeant les qualifications d'urbaine et de rurale (art. 152 de la Loi n°2004/018)

COMMUNES D'ARRONDISSEMENT	SIÈGE	COMMUNES VOISINES
YAOUNDE I	NLONGKAK I	OKOLA, SOA
YAOUNE II	TSINGA I	MBANKOMO,
YAOUNE III	EFOULAN	BIKOK, MBANKOMO
YAOUNDE IV	KONDENGUI	MFOU,
YAOUNDE V	NKOL MESSENG	SOA
YAOUNDE VI	BIYEMASSI	MBANKOMO
YAOUNDE VII	NKOL BISSON	OKOLA

Le découpage administratif étant susceptible d'évoluer tant au niveau des limites territoriales que de l'organisation de l'intercommunalité, il convient de **tenir compte de la vocation urbaine des communes rurales avoisinantes**. Celles-ci, notamment MBANKOMO, MFOU, OKOLA et SOA, devant se doter d'un PDU ouvert à l'indispensable cohérence territoriale dans le cadre élargi d'un Schéma Directeur d'Aménagement Métropolitain, le PDU de Yaoundé retient par conséquent ce principe susceptible d'alimenter son évolution et sa portée juridique.

3 - 2 LES PLANS D'OCCUPATION DES SOLS

1 - SITUATION DES PDL 1982

Le SDAU de 1982 s'est accompagné de documents d'urbanisme beaucoup plus précis et opposables aux tiers comme à l'administration. Seuls deux des six PDL prévus en 1982 ont été élaborés pour :

- Préciser l'occupation des sols de chacune des zones
- Définir les tracés et les emprises des infrastructures
- Définir l'implantation des équipements, la répartition des types d'habitat, le statut foncier
- Préciser les modalités et les échéances des aménagements

Outre le rapport de présentation et les documents graphiques, les PDL 1982 sont assortis d'un règlement de zonage. Leur élaboration a été longue (le PDL OUEST a été publié en juillet 1987 soit 5 ans après le SDAU) et la non-approbation par voies légales a hypothéqué la réelle mise en application d'où la nécessaire actualisation.

2 - CONTENU ET VALEUR JURIDIQUE

L'objectif primordial est de donner une dimension concrète aux orientations prescrites par le PDU afin de définir et de faciliter les cadres d'intervention des aménageurs publics et privés.

Les POS sont des **documents d'urbanisme opposables aux tiers** conformément aux lois et règles applicables en matière de :

- Régime foncier et domanial
- Gestion du domaine national
- Propriété et occupation des sols
- Conformité et permis de bâtir
- Expropriation pour utilité publique ...

Le rapport de présentation justifie les options à partir d'un diagnostic du territoire local tenant compte des projets d'aménagement durables affectés à la zone d'études.

Le règlement a force juridique pour fixer les modalités et les conditions d'occupation du sol ainsi que les règles applicables.

Le document cartographique (échelle 1/5000) localise les différentes zones (administration, habitat, activités, espaces verts) dans leurs caractéristiques, laissant transparaître le schéma de structure et les indications opérationnelles.

Les annexes regroupant des documents pertinents comme les notes techniques ou les plans de secteur pour zones sensibles.

3 - DELIMITATION DES POS

Le découpage de 1982 s'inscrivait dans le cadre territorial d'une seule et même commune désormais subdivisée et étendue. Il traduisait les options de développement autour de la zone centrale en relation avec les zones d'extension arrêtées par le SDAU 1982.

L'actualisation prend en compte la double évolution (étendue territoriale et nouvelle intercommunalité) susceptible de connaître des modifications ultérieures. Le nouveau découpage repose sur un ensemble de critères parmi lesquels :

- **La logique urbanistique** reposant sur des déterminants géographiques (superficie, morphologie, démographie, dynamique socio-économique, niveau d'équipement, déplacements...).
- **La stratégie de développement** adoptée par le PDU pour la cohérence spatiale à l'échelle de la cité ainsi que les perspectives d'extension et de configuration de l'aire métropolitaine.
- **Le fond d'étude disponible** du fait de l'existence de deux PDL 1982 et de travaux préparatoires.
- **Le processus d'approbation** dans un contexte de redéfinition des prérogatives et compétences des différents acteurs publics afin de faciliter les procédures et de garantir la démarche participative.
- **La perspective de mise en œuvre** dans ce même contexte de décentralisation où les collectivités locales sont appelées à jouer un rôle décisif au côté des structures d'Etat pour l'impulsion, la réalisation et le suivi permanent des POS.

A l'horizon 2020, afin de faciliter les démarches d'approbation et de mise en œuvre, deux possibilités de découpage peuvent être envisagées :

- **Ramener les POS aux limites des arrondissements** (Carte page 105) dans le but de répondre au processus de décentralisation en cours et de faciliter les démarches au niveau des différentes mairies d'arrondissement
- **Créer 4 POS**, POS Centre, POS Nord-Ouest, POS Sud-Ouest et POS Est, correspondant à la situation naturelle, urbanistique et socio-économique et justifiant une pertinence politique (Carte page 106)

POS CENTRE VILLE

POS NORD-OUEST

Délimitation	Pertinence urbanistique	Pertinence politique	Délimitation	Pertinence urbanistique	Pertinence politique
Périmètre à l'intérieur de la rocade contenant le cœur de ville	Le tracé concentrique donne à chacune des six communes une façade en centre ville avec des thématiques spécifiques (quartiers péri centraux, activité tertiaire et commerciale, grands équipements)	Ce POS concerne toute l'agglomération ce qui facilite les procédures d'approbation et de suivi par le conseil de la CUY	Territoire des CA de YAOUNDE I, YAOUNDE II et YAOUNDE VII moins leurs zones péri centrales	Ces trois communes partagent les hauts reliefs qui structurent l'urbanisation de part et d'autre. Les deux PDL 1982 existants les concernent et leur façade d'extension commune est constituée par le département de la LEKIE	Pour l'approbation et la mise en œuvre chaque commune assume une responsabilité souveraine et solidaire. Les dispositifs opérationnels peuvent être gérés sans préjudice du découpage administratif

POS SUD-OUEST

POS EST

Délimitation	Pertinence urbanistique	Pertinence politique	Délimitation	Pertinence urbanistique	Pertinence politique
Territoire des CA de YAOUNDE III et YAOUNDE VI moins leurs zones péri centrales	Ces deux communes appartiennent à un même ensemble subdivisé en plus d'une vaste zone rurale au sud. La disparité en surface et en démographie pose les défis de l'étalement urbain et de la mutation rurale. Elles partagent une dynamique d'extension voisine du département de la MEFOU et AKONO	Le groupement permet en outre de gérer trois niveaux de développement : la zone urbaine centrale, la solidarité spatiale entre communes voisines et la maîtrise des rapports avec les territoires périphériques	Territoire des CA de YAOUNDE IV et YAOUNDE V Moins leurs zones péri centrales	Cette frange orientale est sujette à une extension prononcée avec débordement vers le département limitrophe de la MEFOU et AFAMBA. L'axe NSIMALEN / SOA et le projet de contournante impliquent un encadrement conjoint	L'impact du projet de voie de contournement sur ces deux communes est primordial. Le découpage consacre le principe de subsidiarité compatible avec l'esprit de renforcement des collectivités locales dans un ensemble cohérent

DELIMITATION DES POS A L'HORIZON 2020

LES POS AUX LIMITES DES ARRONDISSEMENTS



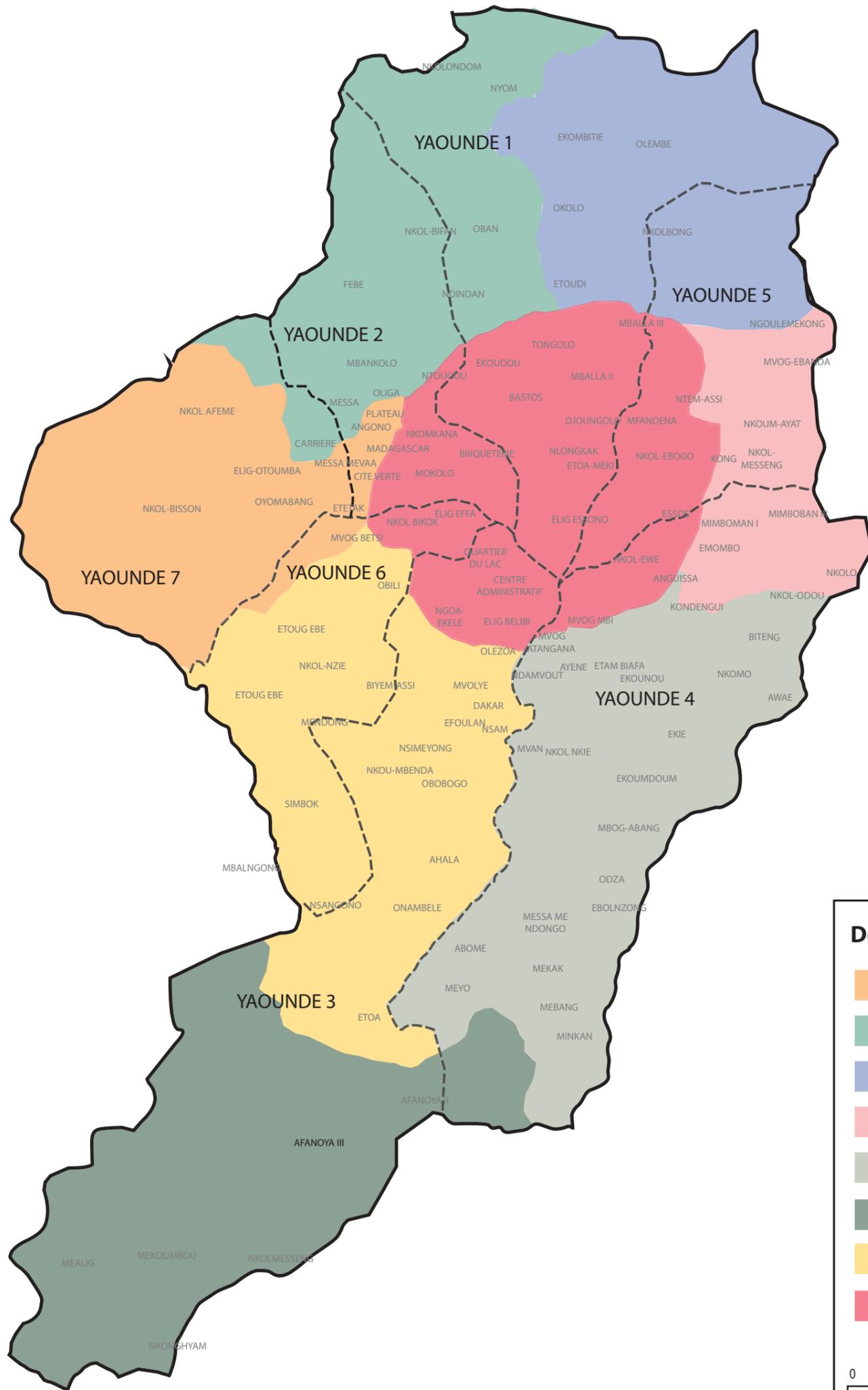
	POS YAOUNDE 1
	POS YAOUNDE 2
	POS YAOUNDE 3
	POS YAOUNDE 4
	POS YAOUNDE 5
	POS YAOUNDE 6
	POS YAOUNDE 7

0 1 2 3 4 km

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

Mai 2008

DELIMITATION ACTUELLE DES POS



Découpage des POS en 2002

- POS OUEST
- POS NORD-OUEST
- POS NORD-EST
- POS EST
- POS SUD-EST
- POS SUD
- POS SUD-OUEST
- POS CENTRE

0 1 2 3 4 km



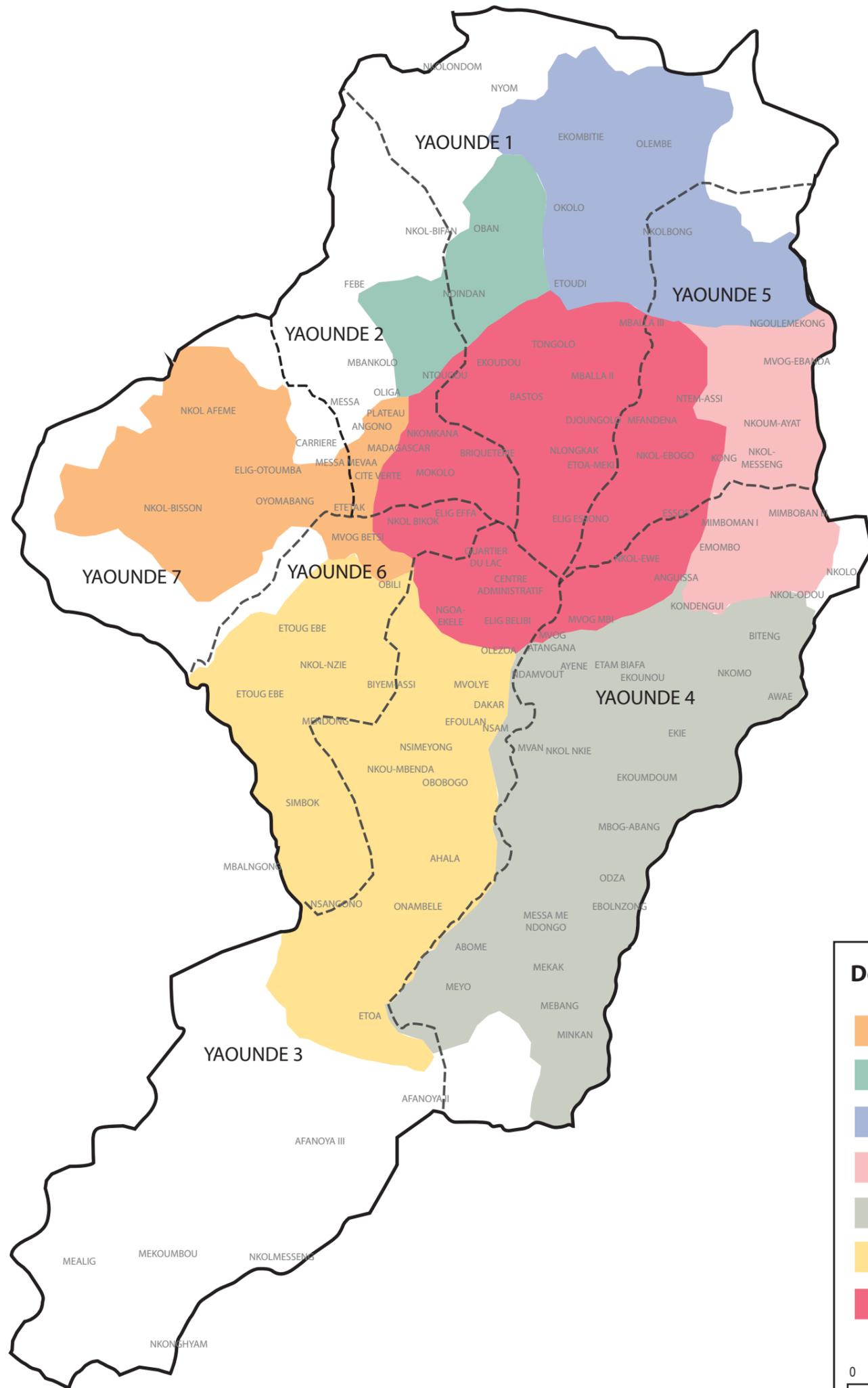
MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

Mai 2008



PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

ANCIEN DECOUPAGE DES PLANS DIRECTEURS LOCAUX



Découpage des PDL en 1982

- PDL OUEST
- PDL NORD-OUEST
- PDL NORD-EST
- PDL EST
- PDL SUD-EST
- PDL SUD-OUEST
- PDL CENTRE



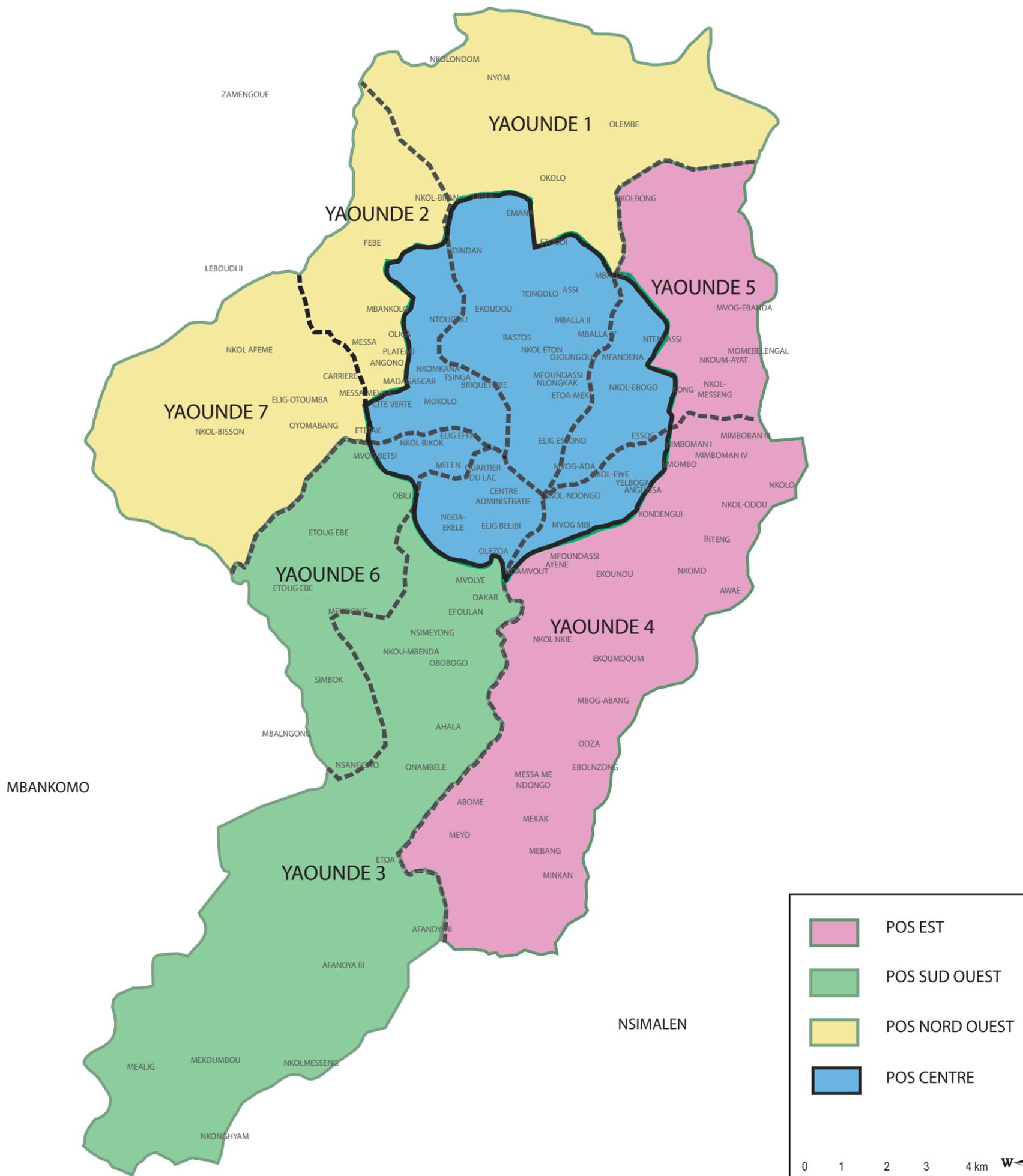
MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

Mai 2008



PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

PROPOSITION DE DECOUPAGE DES POS



	POS EST
	POS SUD OUEST
	POS NORD OUEST
	POS CENTRE

0 1 2 3 4 km

MINDUH
COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE YAOUNDE

1 - SCHEMA DE REFERENCE

Le **PDU** recommande l'étude et l'établissement de plans de modernisation et d'équipement afin d'atteindre les objectifs généraux fixés. Le processus d'élaboration de ces différents outils d'aménagement s'inscrit dans une démarche partenariale concernant également les administrations techniques compétentes et les opérateurs économiques concernés. Le suivi et l'évaluation relèvent de l'organe de coopération urbaine à mettre en place.

2 - SCHEMA DE DEPLACEMENTS URBAINS

Ce plan traduira les options fondamentales retenues afin d'assurer une meilleure cohérence et une programmation maîtrisée.

Politique de transports urbains

- Coordination de la réglementation en concertation avec les structures professionnelles et les administrations techniques compétentes
- Coordination des différents modes de transport, organisation inter modale et complémentarité
- Cohérence des investissements et planification des actions
- Programmation d'un système de transports collectifs en site propre
- Amélioration de l'offre en faveur des modes collectifs et alternatifs pour réduire la circulation automobile

Organisation des trafics urbains

- Circulation et stationnement en zone urbaine dense
- Contournement de transit et d'évitement
- Aménagement de la zone 30 en cœur de ville
- Développement des modes de déplacements doux
- Organisation des gares de rabattement
- Accessibilité des pôles d'échange et d'accumulation
- Circulation et stationnement des taxis et transports en commun

Développement des infrastructures

- Evaluation des équipements ferroviaires dans une optique d'intégration au système de transports en commun
- Amélioration de l'accessibilité à l'aéroport de NSIMALEN
- Programme de maintenance de la voirie principale et recadrage des voies de desserte à flux local
- Amélioration des ouvrages de franchissement et prospection de nouveaux points de passage sur l'axe naturel du MFOUNDI
- Reclassement en voie urbaine des différents axes pénétrants à occupation dense

3 - PLAN LOCAL DE L'ENVIRONNEMENT

La stratégie urbaine du gouvernement place l'environnement au cœur de l'option fondamentale pour le développement durable. Le diagnostic sectoriel montre la nécessité de prise en compte transversale des incidences de l'aménagement sur l'environnement mais aussi l'opportunité de faire de l'environnement un moteur de transformation de la ville eu égard au potentiel naturel.

Les actions d'urgence menées sur divers fronts par différents intervenants doivent être coordonnées et planifiées dans le cadre d'un véritable plan local alliant les dimensions sécuritaires et utilitaires.

POLLUTIONS ET NUISANCES

- Gestion des déchets ménagers et autres effluents liquides et solides dans une dynamique globale allant de l'assainissement local au traitement métropolitain.
- Encadrement des pratiques et expériences alternatives (compostage, incinération, combustion) complémentaires à la solution de décharge contrôlée.
- Réduction à la source des pollutions atmosphériques émises par l'activité (exemples de l'abattoir d'ETOUDI et des rejets des boulangeries), la circulation, l'énergie domestique et autres milieux insalubres.
- Limitation des activités bruyantes et réglementation des circulations en zones sensibles.
- Réorganisation de la brigade vétérinaire, englobant les services de santé et d'éducation polaire du ressort des CA.

RESSOURCES NATURELLES ET PAYSAGES

- Traitement des zones humides vouées à l'eutrophisation pour protéger la biodiversité qu'elles soient habitées (AKE, EWOUE...), livrées à des déchets (OLEZOA, ABIERGUE), exploitées (KONDENGUI, BIKOGO) ou négligées (les principaux lacs).
- Protection de la ressource souterraine en eau consommée par une grande partie de la population.
- Prévention de la dégradation biologique et mécanique des sols, source de nombreux éboulements et phénomènes érosifs.
- Contrôle de la pression humaine sur les zones sensibles (hauts reliefs de l'ouest, espaces agricoles au Nord et au Sud, ceinture limitrophe MEFOU, ANGA'A, FOULOU).
- Maîtrise de la dégradation du cordon forestier sujet aux prélèvements énergétiques et à une occupation désordonnée.

SÉCURITÉ ET RISQUES DIVERS

- Prévention des risques naturels inhérents à l'activité humaine notamment les nombreux glissements de terrain dus aux pratiques de remblai / déblai, aux terrassements ou à l'érosion des nombreuses crêtes.
- Aménagement des zones inondables de bas fonds et amélioration du drainage et du ruissellement.
- Renforcement des points de franchissement (les « ponts de la mort ») en harmonie avec le réseau de circulation (route, rail) et la configuration du site naturel.
- Maîtrise des risques technologiques et industriels et contrôle de zones d'exposition.
- Application de la réglementation sur le transport, le stockage et la distribution des matières dangereuses.

ÉCOLOGIE ET PATRIMOINE

- Protection et reconquête des paysages dégradés.
- Réhabilitation et embellissement des milieux aquatiques du bassin versant du MFOUNDI.
- Valorisation du « Y » naturel à l'origine de la création de la ville (fourche constituée par les bassins de la MEFOU et de l'ANGA'A à l'intérieur de laquelle fut circonscrit l'ONGOLA historique).
- Valorisation des sept grandes collines emblématiques (ABANNANGA, FEBE, MBANKOLO, MESSA, AKOK NDOUE, MBEKUM, ELOUMDEN).

CADRE DE VIE

- Intégration de l'environnement à d'autres domaines de l'urbanisme et de l'aménagement (développement social, activité économique et touristique, culture et loisirs, transports, assainissement, etc.).
- Poursuite des programmes d'aménagement d'espaces verts d'échelle urbaine et de proximité.
- Aménagement d'une trame verte de déplacements doux superposée au réseau viaire et intégrée à l'échelle de toute la ville.
- Reconquête des zones insalubres à l'occasion des actions de restructuration, de rénovation ou de réhabilitation des trames d'habitat.

4 - LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT METROPOLITAIN

Le PDU recommande l'élaboration d'un Schéma de cohérence à l'échelle du territoire métropolitain en se fondant sur les principes et justifications présentées dans la deuxième partie. Les objectifs et la configuration de cet outil relèvent de compétences et de problématiques dépassant le cadre opérationnel et juridique du PDU qui se doit néanmoins de cadrer cette indispensable ouverture pour consolider l'option de solidarité spatiale. Dans ce contexte, les propositions du PDU ont valeur de **recommandations** et d'**orientations** et non de prescription.

LA DIMENSION TERRITORIALE

Il existe une différence entre le statut administratif des villes camerounaises et leur importance ou leur perspective démographique. Il convient donc de relativiser ces deux critères formels. En effet, SOA, ville universitaire et simple sous-préfecture présente un potentiel de « transition » supérieur à MFOU, chef-lieu départemental. De même, NGOUMOU a moins d'opportunité, ne serait-ce qu'en superficie, que MBANKOMO. Enfin, OBALA en toute évidence a plus d'atouts de par sa prédominance démographique et sa position de carrefour (routier et ferroviaire) que MONATELE pourtant chef-lieu de la LEKIE, dépendante du potentiel de développement de la SANAGA.

D'autre part, l'observation réaliste montre que la commune rurale d'OKOLA se densifie au niveau de la zone limitrophe à partir de ZAMENGOUE de même que NKOLAFAMBA tend vers une conurbation avec YAOUNDE au détriment de son modeste Centre Bourg.

Par conséquent, le **SDAM** devra dépasser les contingences établies pour reconnaître la vocation à l'**urbanisation des communes de la première couronne**, non seulement dans leur bourg de convergence rurale mais aussi sur leurs franges frontalières en proie à des phénomènes de spéculations diverses. Cette tendance pose des problèmes allant de la **définition territoriale** à la **fiscalité locale** en passant par l'**intégration urbaine en terme d'équipements**.

Sur la seconde couronne, MBALMAYO au Sud mais aussi OBALA au Nord affirment leur rang hiérarchique dans la zone d'influence et méritent une attention particulière dans l'armature régionale de même que NGOUMOU, au potentiel non négligeable, et BAFIA, autre commune urbaine de la province du Centre. Ces villes peuvent accueillir (comme SOA) des équipements d'intérêt régional à vocation intégrante et améliorer l'attractivité et l'accessibilité récurrentes.

LA DIMENSION INSTITUTIONNELLE

La dynamique de décentralisation, engagée par la Loi n° 2004 / 17 du 22 juillet 2004 d'orientation de la décentralisation, renforce le poids et les moyens des collectivités locales y compris en matière d'aménagement et d'urbanisme. Ce schéma de cohérence permettra d'aborder des questions liées à cette nouvelle donne, parmi lesquelles :

- La hiérarchisation des compétences entre les collectivités (Communes, Communauté Urbaine, Région) et le réaménagement de la forme de l'intercommunalité.
- Les cadres et modes d'intervention de l'Etat dans les directives d'aménagement du territoire, les études et prospectives, le contrôle de légalité, d'évaluation et de mise en œuvre des documents d'urbanisme.
- La mise en place d'une plate-forme conjointe MINDUH / MINATD / MINEPAT / MINDAF pour encadrer voire préfigurer les dispositions transitoires induites par la décentralisation.
- Le suivi du travail de réglementation afin de garantir la fiabilité et la viabilité du SDAM.
- Le renforcement technique des collectivités pour l'élaboration et le suivi des programmes, tant au niveau local qu'au niveau des équipements d'intérêt stratégique.
- Les modalités de mise à disposition des services techniques compétents de l'Etat de manière à éviter la dispersion et à faciliter l'action des communes.

LA DIMENSION OPÉRATIONNELLE

Le PDU s'appuie sur des outils de planification tenant compte des échelles nationales et locales, comme le Schéma de Déplacements Urbains, qui ne sauraient se limiter aux portes de la ville. Des secteurs prioritaires ont été relevés à partir des besoins de YAOUNDE et de son Hinterland en tenant compte des « intérêts » des territorialités nationales voire internationales.

Le SDAM s'attachera à traduire l'ensemble de ces aspirations en objectifs, en programmes et actions. Sur le plan opérationnel, YAOUNDE souffre déjà d'une complexité et d'une cacophonie qui ne pourront que s'amplifier en s'étendant aux échelles régionales et nationales. **L'ensemble des partenaires du SDAM s'emploiera à établir un cadre de suivi doté d'une assise juridique, politique, technique et financière** permettant de :

- Garantir l'équilibre métropolitain au sein de l'armature nationale
- Concrétiser l'option de solidarité spatiale
- Répartir les grands équipements et infrastructures
- Maîtriser l'étalement urbain et l'intégration territoriale
- Harmoniser les politiques locales et sectorielles
- Encadrer les projets de développement durable
- Planifier les opérations d'aménagement
- Chercher les moyens de financement et d'investissement
- Assurer le contrôle législatif et réglementaire

5 - PLAN DES RESEAUX URBAINS

Le souci de cohésion conduit à regrouper l'ensemble des plans et schémas de réseaux dans un même document portant sur :

- L'eau potable
- L'électricité, éclairage public
- L'assainissement EU et drainages
- Les communications

DIMENSION OPÉRATIONNELLE

- **Mettre à jour l'état** des équipements existants et leur localisation précise (aérien et sous-sol).
- **Etablir des normes** et un cahier des charges pour la réservation d'emplacements et couloirs techniques sur les nouvelles voiries.
- **Programmer la réhabilitation** ou la mise aux normes, au cours des opportunités offertes par les opérations de restructuration urbaine.
- **Synchroniser les investissements** liés à l'extension urbaine par une politique concertée de développement.
- **Elaborer une charte des concessions** de services structurants (eau, énergie, transports, téléphone, hygiène...) établissant les modalités d'exploitation et de maintenance des voiries et domaines publics.
- **Réglementer les modalités** d'accès et de protection des installations stratégiques.
- **Harmoniser les représentations** en vue d'une gestion coordonnée par S.I.G.

DIMENSION PROSPECTIVE ET TECHNOLOGIQUE

Le PRU sera l'instrument privilégié pour les grands choix technologiques de modernisation et d'équipement, il s'attachera à constituer un cadre récurrent entre ces domaines et l'aménagement urbain. Pour ce faire, il devra :

- **Arrêter une politique des réseaux en sous-sol** et proposer, si besoin est, des éléments réglementaires en lien avec :
 - l'action sur l'environnement
 - les conduites d'eau potable
 - les conduites d'assainissement
 - les canalisations diverses
 - l'enfouissement d'une partie du transport électrique moyenne tension
- **Définir une politique des réseaux en aérien**, visible ou atmosphérique. La question du transport du câble est tranchée.
- **Etablir une cartographie des zones sensibles** et proposer un schéma de déploiement de l'ensemble des installations à caractère dangereux (notamment les transformateurs haute tension actuellement en zone hyper dense).
- **Arrêter les choix énergétiques** notamment le système de distribution de gaz sachant que le PDU n' a pas programmé un tel investissement avant 2020.
- **Développer la téléphonie fixe** par une extension sélective et ajuster les investissements des autres modes de communication.
- **Privilégier l'apport des NTIC** et autres systèmes permettant de limiter les investissements et le réaménagement des réseaux enterrés.
- **Prospecter et expérimenter** de nouveaux dispositifs d'ingénierie urbaine.

DIMENSION JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE

Transcription des recommandations en terme de réglementation dans les POS.

6 - PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT

Une présentation du PLH est faite dans la partie sectorielle (page 59). Cette thématique sera en outre traitée dans le Projet de Ville 2010-2015.

7 - SCHEMA DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le **SDE** a pour objectif d'encadrer le développement de la ville en **garantissant les grands équilibres économiques et démographiques**. Le contour économique de YAOUNDE restera tributaire à moyen terme de trois facteurs déterminants :

- La faiblesse de l'industrialisation
- L' hypertrophie du secteur tertiaire
- Le fort développement du secteur informel

Les études engagées viseront la stratégie globale pour faire face à cette situation dans une hypothèse moyenne de croissance démographique.

L'absence de statistiques récentes et fiables entrave la projection en matière d'emploi permettant de mesurer les écarts possibles entre la démographie et l'activité, facteur incident sur l'évolution du revenu des ménages. Il faut cependant retenir quelques éléments déterminants.

En matière de stratégie globale

- Observation des mutations des échanges et réorganisation de la collecte des données urbaines.
- Maîtrise de la continuité organique entre les secteurs modernes et informels, l'économie non officielle devant encore rester une parade à la crise amorcée.
- Exploitation des dispositifs permettant un développement industriel notamment la possibilité offerte par l'ordonnance N° 90/001 du 23 janvier 1990 créant le régime des **zones franches** au Cameroun.
- Réaménagement et assouplissement de la **fiscalité directe** en vue de la contribution du secteur informel aux efforts de maintenance et d'investissement.
- Programmation des grands travaux.
- Création d'emplois dans les **secteurs touristiques et culturels**.
- Intégration de l'**Hinterland**.

En matière de répartition générale de l'activité

- Maintien de la **mixité intégrant habitat et services** de proximité.
- Encadrement du secteur productif informel tentaculaire et contrôle de l'occupation spontanée.
- Réglementation des sites industriels situés en zone dense.
- Organisation des activités commerciales et artisanales en relation avec les POS qui définissent les zones susceptibles de les recevoir.
- Extension des pôles d'échanges vers la périphérie.
- Développement du pôle administratif de MBALLA et animation commerciale des grandes avenues du Nord-Ouest.

En matière d'urbanisme commercial

- Equilibre entre les différents modes de distribution et intégration du petit commerce de détail.
- Modernisation de l'appareil commercial en centre-ville (marché central et MFOUNDI, grands boulevards).
- Aménagement de zones d'animation dans les parcs et espaces reconquis sur les bas fonds.
- Equilibre commercial entre le centre-ville et les pôles secondaires.
- Accessibilité des marchés parallèles appelés à durer.
- Organisation des transports collectifs et accessibilité des générateurs de trafics.

3 - 4 LE CADRE INSTITUTIONNEL

1 - GESTION URBAINE

Il convient de distinguer le cadre opérationnel « quasi-quotidien » de celui de la prospective et de la planification :

- Coordination opérationnelle : CUY en concertation avec les administrations techniques compétentes
- Prospective et planification : Création d'un **Etablissement Public de Coopération Urbaine (EPCU)**

LA COMMUNAUTE URBAINE DE YAOUNDE

Renforcement des compétences opérationnelles de la CUY pour intégrer les prescriptions du PDU dans ses plans de campagne.	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer une meilleure planification et une coordination assidue des travaux publics - Mettre à la disposition des aménageurs (publics comme privés) les éléments techniques utiles à la cohésion des réseaux de sous-sol et de surface - Mener auprès des populations des actions préalables à la réalisation des grands travaux impliquant des transferts d'emprise, des modifications d'occupation ou des déplacements massifs - Garantir la maintenance et l'entretien des infrastructures - Renforcer l'aptitude à la maîtrise d'ouvrage publique - Adapter le développement urbain à l'ensemble des attributions transversales
Renforcement des moyens techniques pour pallier les dysfonctionnements et décalages avec l'ampleur réelle des besoins	<ul style="list-style-type: none"> - Suivi et contrôle de la construction - Tenue et mise à jour des registres d'urbanisme
Adaptation des moyens financiers à l'ampleur des missions assignées	<ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte de l'arriéré budgétaire dû par l'Etat afin de financer le rattrapage cumulé dans divers secteurs - Evaluation de l'impact des mutations des concessions de services publics sur la fiscalité locale (notamment la privatisation de la SNEC et de la SONEL) - Harmonisation et arbitrage du statut fiscal des territoires frontaliers intégrés de fait dans l'armature économique et sociale de Yaoundé et bénéficiant des mêmes investissements - Meilleure répartition entre la CUY et les CA - Encadrement des actions de développement local des CA (FEICOM, ONG, Coopération)
Renforcement des moyens juridiques permettant la réalisation efficace des programmes définis	<ul style="list-style-type: none"> - Clarification des compétences et attributions des divers intervenants directs (CUY, CA, Ministères) - Elaboration d'une charte domaniale - Définition des outils et cadres de concertation des populations concernées par les programmes - Redéfinition du cadre de tutelle dévolu au MINATD dans une dynamique d'harmonisation de l'action gouvernementale

ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION URBAINE (EPCU)

Cet organisme chargé de la coordination sera doté d'une **agence d'urbanisme** assurant les diverses missions ci-dessous :

Collecte et analyse des données urbaines en liaison avec les organes compétents au sein du MINDUH	<ul style="list-style-type: none"> - Indicateurs socio-économiques - Indicateurs démographiques - Occupation des sols - Observation des sites à risque - Voiries et réseaux divers - Transports, mobilités et déplacements - Mutations des besoins sociaux - Réglementation...
Coordination des études d'établissement des plans de modernisation et d'équipement en rapport avec les administrations concernées	<ul style="list-style-type: none"> - Schéma de déplacements urbains - Programme local de l'habitat - Plan local de l'environnement - Plans des réseaux urbains - Schéma de développement économique - Schéma d'aménagement métropolitain
Evaluation des politiques urbaines et planification	<ul style="list-style-type: none"> - Suivi de la mise en œuvre des documents et règlements d'urbanisme - Modification et actualisation du PDU des POS et des PME - Développement urbain métropolitain - Evolution des acteurs et partenaires locaux

2 - PROBLEMATIQUE FONCIERE

Les propositions d'actions de la stratégie urbaine du gouvernement constituent une base d'assainissement de la situation foncière, problématique centrale pour la maîtrise de l'urbanisation de YAOUNDE. Il conviendrait avant tout d'assurer leur application.

- Elaboration et mise à jour des documents d'urbanisme (POS, PME) nécessaires à la maîtrise de l'espace urbain et de ses extensions particulièrement la restructuration ou la réhabilitation des quartiers spontanés.
- Adapter la législation domaniale et foncière aux nouvelles contraintes de la gestion urbaine compte tenu du processus de décentralisation et de déconcentration. Y intégrer l'obligation d'immatriculation du domaine public et privé de l'Etat et des collectivités locales.
- Organiser et normaliser la production foncière privée répondant aux besoins spécifiques de la demande du marché.
- Préparer un projet de législation concernant la concession d'aménagement.
- Créer une agence foncière urbaine tenant compte des nouveaux enjeux administratifs et juridiques.
- Revaloriser le titre foncier et évaluer les problèmes rencontrés dans les procédures d'expropriation.
- Elaborer un programme de formation et de recyclage des agents de l'administration concernés par les problèmes de gestion domaniale et foncière de l'urbanisme et de la construction.
- Evaluer l'ensemble du dispositif des instruments de maîtrise de l'espace urbain (cadastre général, cadastre fiscal, cartographie, fichier et SIG, documents d'urbanisme, etc.).

L'audit urbanistique laisse entrevoir l'urgence de mesures d'assainissement de la situation foncière :

Sur le plan institutionnel

- Mise en place d'un **atelier d'urbanisme** permettant une meilleure collaboration entre l'administration et les CA.
- **Harmonisation des fichiers et méthodes** pour une meilleure cohésion entre le service de la CUY et les différentes administrations concernées, notamment la Direction du Cadastre et la Direction des Domaines.
- La **mise à jour des plans cadastraux** avec la constitution d'une brigade topographique.
- La simplification du processus d'immatriculation avec l'amélioration des structures d'assistance et d'animation des populations et le **renforcement des services des domaines**.

Sur le plan opérationnel

- **Remembrement du parcellaire existant** dans le respect des procédures prévues par la législation dans l'attente des décrets d'application.
- **Développement de l'immatriculation collective** et accélération des procédures existantes.
- **Purge des droits coutumiers sur le domaine national par l'incorporation au domaine privé de l'Etat et la redivision en parcelles disposant de titres fonciers.**
- Action préventive sur l'occupation des zones d'extension par un **contrôle de l'évolution foncière des terrains de droits coutumiers occupés ou exploités.**

3 - 5 PROGRAMMATION

1 - PRINCIPES ET PLANIFICATION

L'ampleur des besoins complexifie la définition d'axes prioritaires à brève échéance, l'urgence générale est confrontée à la réalité des moyens disponibles.

Principes

Fort de cette réalité, le PDU retient les principes de :

- **Opportunité**, dans la poursuite de la logique « des coups partis » et de capitalisation de projets circonstanciels (exemple de l'initiative IPPT);
- **Subsidiarité**, dans la définition et la gestion des projets sectoriels notamment le contour institutionnel;
- **Participation** des différents acteurs et intervenants, y compris dans la recherche de solutions de financement;
- **Synergie**, pour la convergence des intérêts complexes afin de concrétiser une véritable dynamique de développement urbain durable;
- **Planification** raisonnée de l'ensemble des actions afin de mieux maîtriser le temps et les moyens;
- **Evaluation récurrente** permettant une actualisation dynamique conforme aux orientations contextuelles.

Prescriptions et suivi

Afin d'atteindre ces objectifs, les différentes actions déclinées par le PDU se répartissent en :

- **Documents prescrits** constitués d'études à engager dans l'immédiat pour affiner les orientations, et leur traduction spatiale avec une précision de coût;
- **Document recommandé** concernant l'aire métropolitaine hors de la portée juridique actuelle du PDU limitée au territoire de la CUY;
- **Actions recommandées** dont la mise en application relève d'une compétence législative, il en est ainsi des mutations préconisées sur le cadre institutionnel;
- **Opérations prescrites** dans le cadre des propositions sectorielles ayant trait à l'urbanisme opérationnel et réglementaire.

Estimation financière

La prospective se heurte à des difficultés techniques liées au contexte d'imprécision sur l'évolution des niveaux de coûts (surtout de réalisation) dans divers secteurs d'ici l'horizon 2020. Cette estimation sera avancée dans les outils opérationnels recommandés et encadrée dans le phasage retenu.

- 2005/2010
- 2010/2015
- 2015/2020

L'évaluation prévue au terme de chacune des phases devrait nécessairement inclure le volet financement à la fois rétrospectif et prospectif.

2 - RECAPITULATIF DES ACTIONS A ENGAGER

STRATEGIE GLOBALE

Etablissement de plans de modernisation et d'équipement

DOCUMENTS PRESCRITS	Echéance DEMARRAGE	Echéance ACHEVEMENT	Coût des Etudes CFA
PLH	2008/2009	2010	80 millions
SDU	2008/2009	2010	250 millions
PRU	2008/2009	2010	80 millions
PLE	2008/2009	2010	80 millions
SDE	2008/2009	2010	60 millions
ED	2008/2009	2010	2x250 millions
DOCUMENT RECOMMANDE SDAM	2009	2011	400 millions
Entrées de ville	2009	2010	100 millions

Réorganisation du cadre institutionnel

STRUCTURATION RECOMMANDEE	Echéance de mise en place	Contexte
EPCU (création d'un Etablissement Public de Coopération Urbaine ayant en son sein une agence d'urbanisme)	2010	Plate forme MINDUH/MINEPAT/MINDAF/MINATD/CUY
ACTION RECOMMANDEE	Dès 2008	
Renforcement technique, juridique et financier de la CUY, du MINDUH et du MINDAF Mise en place d'un atelier d'urbanisme	2010	

Législation et réglementation

ACTIONS PRESCRITES	Echéance DIAGNOSTIC	Echéance MISE EN OEUVRE
Outils d'application de la stratégie urbaine du gouvernement		2009
Simplification et complément de la législation en matières foncière et domaniale	2008/2009	2010
Charte des concessions de services urbains	2008/2009	2010
Programme de mise en conformité	2008/2009	2010

ACTIONS SECTORIELLES**Habitat**

OPERATIONS PRESCRITES	Echéance Etudes de faisabilité	Echéance Réalisation
Restructuration des quartiers péri centraux et anciens	Étalement des opérations pour 38000 logements	2110 logements par an
Équipement des quartiers périphériques	2010	2020
Résorption de l'occupation et de l'extension spontanées	2010	2015
Aménagement de la zone rurale	2010	2020

Déplacements et réseaux urbains

OPERATIONS PRESCRITES	Echéance Etude de faisabilité	Echéance REALISATION
Renforcement des axes «entrées de ville » existants	2009	2012
Aménagement d'axes nouveaux vers OBALA, SOA et le SUD	2010	2020
Circuit Cœur de Ville, zone 30, parking, ...	2009	2012
Voie de contournement EST	2009	2012
Bretelle de contournement OUEST	2010	2015
Complément de la rocade intérieure	2010	Planification
Réseau principal d'autobus	2010	2015
Transports collectifs en site propre	2015	2020
Gares routières de rabattement ETOUDI, NKOMO, AHALA, MESSA MIMBOMAN	2010	2015
Modernisation et intégration de l'infrastructure ferroviaire	2010	2015
Renforcement de l'accès à l'infrastructure aéroportuaire	2010	2015
Aménagement des espaces de déplacements doux	2009	2015
Programme de couverture en télécommunications	2009	2010 téléphonie 2015 pour NTIC et satellite
Modernisation et extension des réseaux d'énergie et d'eau potable	2009	Planification

Environnement

OPERATIONS PRESCRITES	Echéance Etude de faisabilité	Echéance REALISATION
Actualisation et application du schéma directeur d'assainissement	2010	Planification sur 10 ans
Programme de sauvegarde des espaces naturels	2009	Planification sur 10 ans
Programme d'aménagement des bassins versants et cours d'eau	2009	Planification sur 10 ans
Programme d'embellissement et d'espaces verts	2010	Planification sur 10 ans
Programme grands parcs et aires de loisirs	2010	Planification sur 10 ans

Economie et équipements

OPERATIONS PRESCRITES	Echéance Etude de faisabilité	Echéance REALISATION
Pôles d'échange et Marchés d'intérêt régional et national	2010	2015
Plate-forme aéroportuaire de NSIMALEN	2010	2020
Aménagement des pôles administratifs et tertiaires	2010	2020
Aménagement des pôles secondaires	2010	2020
Programme d'équipement socio - culturel	2010	Planification sur 15 ans
Programme d'équipement marchand et industriel	2010	Planification sur 15 ans

3 - HORIZON INTERMEDIAIRE : LE PROJET DE VILLE

Le PDU s'accompagne d'un **projet de ville 2010-2015** précisant les actions prioritaires à réaliser au minimum d'ici 2010 afin de :

- **Fournir des éléments** aux différents intervenants dans un but de cohérence et de mise en synergie des projets d'investissements.
- **Coordonner les actions** sectorielles convergentes.
- **Permettre l'ancrage** dans la dynamique urbaine déjà engagée pour impulser une politique de gestion des pratiques anciennes et celles désormais préconisées.
- **Matérialiser les orientations** du PDU à travers des « projets pilotes » susceptibles d'entraîner un développement urbain durable.

SIGLES

A	AES SONEL	Société Nationale d'électricité du Cameroun
C	CA CAMRAIL CFC CIPRE CR CRTV CUY	Commune d'Arrondissement Société de Chemin de Fer Crédit Foncier du Cameroun Centre International de Promotion de la Récupération Commune Rurale Cameroon Radio TéléVision Communauté Urbaine de Yaoundé
E	EPCU	Etablissement Public de Coopération Urbaine
F	FEICOM	Fonds d' Equipement et d'Intervention Intercommunal
M	MINADER MAETUR MAGZI MINATD MINDAF MINDUH MINEE MINEPAT MINEPN MINFI MINTOUR MINTP	Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural Mission d'Aménagement et d'Equipement des Terrains Urbains et Ruraux Mission d'Aménagement et de Gestion des Zones Industrielles Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation Ministère des Domaines et des Affaires Foncières Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat Ministère de l'Energie et de l'Eau Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature Ministère des Finances Ministère du Tourisme Ministère des Travaux Publics
P	PDL PDU PLH POS PRU	Plan Directeur Local Plan Directeur d'Urbanisme Programme Local de l'Habitat Plan d'Occupation des sols Plan des Réseaux Urbains
S	SCDP SDAM SDU SIC SNAT SNEC SODEPA SOTUC	Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers Schéma Directeur d'Aménagement Métropolitain Schéma de Déplacements Urbains Société Immobilière du Cameroun Schéma National d'Aménagement du Territoire Société Nationale des Eaux du Cameroun Société de développement des Productions animales Société des Transports Urbains du Cameroun
T	TCSP	Transport Collectif en Site Propre

TOPONYMIE

RELIEF	Altitude
ABANNANGA AKOK NDOUE ATEMENGUE plateau	1023 m 967 m 750 m
ELOUMDEN (Monts) FEBE	1169 m 1073 m
MBAM MIMKOM MBANKOLO MBEKOUM MESSA (Monts) MESSEBE MINLOA	1295 m 1096 m 953 m 1015 m 995 m 966 m
NGOA EKELLE NGOYA	? ?
NKOLONDONOM	1221 m
YEYE ZEKYE	918 m 1042 m

HYDROLOGIE	Bassin versant
ABIERGUE ABIEDEGUE (Mefou)	(Mfoundi) (Mefou) AFAMBAextérieur (SANAGA) (Mefou) AKE (Mfoundi) AKONO extérieur (NYONG) AKO'O (Foulou) ANGA'A (Mefou) AZEME (Anga'a)
BIKOGO BIYEME DJOUNGOLO	(Anga'a) (Mfoundi) (Mfoundi)
EBAMA EBOGO EKOZOA EWOUE EZALA FOULOU	(Foulou) (Mfoundi) (Mfoundi) (Mfoundi) (Mfoundi) (Mfoundi) Foulou vers SANAGA
NYONG	LEKIE extérieur vers SANAGA Mefou vers NYONG Mfoundi MINGOA (Mfoundi) NKIE (Mfoundi) NTEM (Mfoundi) NTSOMO (Mfoundi) NSAA (Mefou) NSOUO (Mefou) NYONG Fleuve Extérieur
ODZOA OLEZOA OTOTONG	(Mfoundi) (Mfoundi) (Foulou)
	SANAGA Fleuve Extérieur SOO Extérieur vers NYONG TONGOLO (Mfoundi)

LOCALITES MENTIONNEES	STATUT ADMINISTRATIF
ABONG MBANG (C) AKOM NYADA (P) AKONO (P) AWAE (AM) AYOS (P)	C.L Département Lieu dit (rural) C.L Arrondissement C.L Arrondissement C.L Arrondissement
BAFIA (P) BAFOUSSAM (C) BAMENDA (C) BATOURI (C) BELABO (C) BERTOUA (C) BIKOK (AM) DOUALA (C) DSCHANG (C) DZENG (P)	C.L Département C.L Province C.L Province C.L Département C.L Arrondissement C.L Province C.L Arrondissement C.L Province C.L Département C.L Arrondissement
EBOLOWA (C) EDEA (C) ESEKA (P) ESSE (AM) EVODULA (P) FOUMBAN (C) GAROUA (C)	C.L Province C.L Département C.L Département C.L Arrondissement C.L Arrondissement C.L Département C.L Province
KRIBI (C) KUMBA (C) LIMBE (C)	C.L Département C.L Département C.L Département
MATOMB (P) MAROUA (C) MBALMAYO (AM) MBANDJOCK (P) MBANKOMO (AM) MFOU (AM) MONATELE (P) NANGA EBOKO (P) NGAOUNDERE (C) NGOUMOU (P) NKOL AFAMBA (AM) NSIMALEN (AM) NYOS (C)	C.L Arrondissement C.L Province C.L Département C.L Arrondissement C.L Arrondissement C.L Département C.L Département C.L Département C.L Province C.L Département C.L Arrondissement Lieu dit (aménagé) Lieu dit (rural)
OBALA (AM) OKOLA (AM)	C.L Arrondissement C.L Arrondissement
SANGMELIMA (C) SOA (AM)	C.L Département C.L Arrondissement

(AM) Aire Métropolitaine
(P) province du Centre
(C) Cameroun

C.L Chef-lieu

QUARTIERS ET LIEUX DITS	COMMUNE
AFANOYOA AHALA AYENE	YDE 3 YDE 3 YDE 4
BASTOS BINGUELA BIYEMASSI BRIQUETRIE CITE VERTE DJOUNGOLO	YDE 1 ^{er} Commune de MBANKOMO YDE 6 YDE 1 ^{er} YDE 2 YDE 1 ^{er}
EFOULAN EKALI EKOUDOU EKOUNOU ELIG BELIBI ELIG EDZOA ELIG EFFA ELIG ESSONO EMANA ESSOS ETAM BAFIA ETOA MEKI ETOUDI ETOUG EBE KONDENGUI	YDE 3 Commune de MFOU YDE 1 ^{er} YDE 4 YDE 3 YDE 1 ^{er} YDE 6 YDE 1 ^{er} YDE 1 ^{er} YDE 5 YDE 4 YDE 1 ^{er} YDE 1 ^{er} YDE 6 YDE 4
MADAGASCAR MBALLA MBALNGONG MENDONG MELEN MESSA MESSA MENDONGO MFADENA MFOUNDASSI MIMBOMAN MINKOAMEYOS MOKOLO MOPFOU MVAN MVOG ADA MVOG BETSI MVOG MBI MVOLYE	YDE 2 YDE 1 ^{er} Commune de MBANKOMO YDE 6 YDE 6 YDE 2 YDE 4 YDE 5 YDE 1 ^{er} YDE 4 YDE 2 YDE 2 YDE 2 YDE 4 YDE 5 YDE 6 YDE 4 YDE 3
NDAMVOUT NGOA EKELE NGOULEMAKONG NGOUSSO NKOLBISSON NKOL ESSONG NKOL ETON NKOL FOULOU NKOL MEFOU NKOL MESSENG NKOL NDONGO NKOLO NKOMETOU NKOMKANA NKOMO NKOZOA NLONGKAK NSAM NSIMEYONG NTUI ESSONG	YDE 4 YDE 3 YDE 5 YDE 5 YDE 7 Commune d'OKOLA YDE 1 ^{er} YDE 5 YDE 5 YDE 5 YDE 4 YDE 4 Commune d'OBALA YDE 2 YDE 4 Commune de SOA / YDE 1 ^{er} YDE 3 YDE 3 YDE 5 / NKOLAFAMBA
OBILI ODZA OLEMBE OLEZOA OLIGA ONAMBELE OYOMABANG QUARTIER DU LAC	YDE 3 YDE 4 YDE 1 ^{er} YDE 3 YDE 2 YDE 3 YDE 7 YDE 3
SIMBOCK TSINGA	YDE 6 YDE 2
ZAMENGOUE	YDE 7

TABLE DES CARTES

SDAU 1982 : ETAT ACTUEL	p 6
SDAU 1982 : PERSPECTIVES 2000	p 7
CARTE ORO-HYDROGRAPHIQUE	p 9
ENVIRONNEMENT URBAIN 2002	p 13
DELIMITATION DES ZONES A RISQUES	p 14
ARMATURE URBAINE DU CAMEROUN	p 17
DYNAMIQUE METROPOLITAINE	p 18
EQUIPEMENTS PRINCIPAUX	p 27
EQUIPEMENTS SANITAIRES	p 28
EQUIPEMENTS PRINCIPAUX (Synthèse)	p 29
EVOLUTION DE L'ESPACE URBANISE ENTRE 1980 ET 2001	p 31
TISSUS URBAINS 2002	p 34
TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS 2002	p 38
SYNTHESE 2002	p 41
DEVELOPPEMENT DURALE : Renouveau urbain 2020	p 43
PROJET DE VILLE 2010-2015	p 47
ARMATURE PROVINCIALE	p 49
PROJECTION DES GRANDES AIRES URBAINES DU CAMEROUN	p 50
EXTENSIONS URBAINES 2020	p 51
POTENTIALITES D'URBANISATION DANS LE DEPARTEMENT DE MFOUNDI	p 55
LOGEMENTS A REALISER A YAOUNDE EN 2020	p 56
HABITAT 2010	p 58
PROPOSITION D'AMELIORATION DE L'HABITAT	p 61
HABITAT 2020	p 63
ENTREES DE VILLE	p 67
TRANSPORT ET DEPLACEMENTS 2010 ET 2015	p 70
TRANSPORT ET DEPLACEMENTS 2020	p 71
ENVIRONNEMENT 2010 ET 2015	p 85
ENVIRONNEMENT 2020	p 86
LIEUX ET OUTILS DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE 2020	p 94
ANCIEN DECOUPAGE DES PLANS DIRECTEURS LOCAUX	p 103
DELIMITATION ACTUELLE DES PLANS D'OCCUPATION DES SOLS	p 104
DELIMITATION DES PLANS D'OCCUPATION DES SOLS A L'HORIZON 2020	p 105
PROPOSITION DE DECOUPAGE DES PLANS D'OCCUPATION DES SOLS	p 106